

Kl. 14.30

Jeg vil så lige sige om det sidste med hensyn til afvejningen af omkostningerne, at ifølge Det Europæiske Miljøagenturs rapport, der kom her i oktober, TEN-rapporten, udgør de eksterne omkostninger for trafikken 8 pct. af landenes BNP – 8 pct.! Jeg har før set tallet 4 pct., men selv hvis det kun er 4 pct., er det enormt meget, så jeg ved ikke, hvad det er for en økonomiregning, der kører inde i hovedet på ministeren, når han siger, at nu skal vi ikke gøre så meget, for det kan blive for dyrt. Det, vi gør i øjeblikket, er utrolig dyrt.

Hvis man var en anelse realistisk, som ministeren efterlyser det, så skulle der i hvert fald gøres meget mere end det, der bliver foreslået, og sådan set også end det, der foreslås i hvidbogen, men den er dog et kæmpe fremskridt. Jeg kunne altså ikke helt høre, om man egentlig ville tage den alvorligt. Det drejer sig jo først og fremmest om punktet om afkoblingen af trafikvæksten fra den økonomiske vækst.

Det er en meget ambitiøs målsætning, og det er ikke bare sådan en lille bitte sidebemærkning i rapporten. Det er simpelt hen det, det hele drejer sig om. Det er klart, det er dér, der skal sættes enormt mange kræfter ind.

Jeg er ikke engang helt klar over, om man har forstået det ovre i ministeriet – det går jeg nu ud fra – men det var ikke til med lysende klarhed at høre i den tale, man havde lavet til ministeren og sendt ham i byen med.

EU lider jo af trafikforstoppelse på mange punkter. Hvis vi tager sådan noget som omkostningerne af bare propperne, så er de i hvert fald 1 pct. af BNP. Tidligere svarede man på det her, og det er jo så det, jeg også nu lidt kan høre: Større og flere veje, enorme parkeringsanlæg osv.

Nu ved de fleste, at det bare betyder endnu flere biler. Heraf følger så de andre slemme skader: miljøbelastningen, både den umiddelbare, hvor folk bliver syge af forureningen – og det er faktisk stadig væk et stort problem – og så den nok så farlige drivhuseffekt. Jeg var glad for, at ministeren havde det med, men jeg kunne ikke høre, om der var vilje til at gøre noget ved det. Ministeren nævnte selv med stor omhu det høje ulykkestal, men svarede så bare, at vi skulle have mere effektive biler.

Det er jo klart, at når man ikke tør gå hen og genere de hurtige drenge, så må det blive det. Det får vi med garanti flere ulykker af. De koster som sagt 1,7 mio. kr. pr. trafikulykke med per-

sonskade. Det er faktisk, hvis vi skal snakke om at være økonomisk ansvarlige, en meget høj pris. Vi ser helt bort fra de menneskelige omkostninger, for det gør regeringen tydeligvis.

Der bør gøres noget ved det her nu. Denne kobling eller afkobling, som vi skal have af væksten, kommer til at hænge tæt sammen med, at man bruger – og nu skal jeg lige genere Enhedslisten en anelse – EU meget, meget mere, og at man bruger flertalsafgørelser på en helt anden måde, end der hidtil har været tale om.

Det, der tidligere har ligget i EU, er jo ikke bare liberalisering af jernbaneselskaberne, det er samarbejdet; problemet har været, at de ikke samarbejder – det er jo sådan, at der nærmest er hundrede år gamle grænser mellem jernbaneselskaberne – ikke at de ikke er liberaliserede nok. Jeg tror egentlig i grunden også, at ministeren er klar over det der.

Lad mig så også sige her for at være sikker på at få det med, at en vigtig diskussion, vi bliver nødt til at komme ind på også, er forholdet mellem effektivisering og tilstrækkelighed, det som på engelsk hedder »efficiency« og »sufficiency«.

I den rapport, der er kommet fra Miljøagenturet, er det meget tydeligt, at på ingen punkter – på *ingen* punkter – er det lykkedes at gå fra effektivisering af enkeltdele til at få reelle gevinster. Når vi går transportsektoren igennem, ser vi netop, hvordan belastningerne stiger overalt, og det betyder, at det er en helt anden form for nytænkning, der skal til, end den, som regeringen har lagt op til.

F.eks. skal vi i gang med nogle afgifter. DTL har skrevet i sit høringssvar, at de gerne vil have nogle afgifter, der er miljørelevante, det vil sige, at de ikke bare skal være fiskale.

Det er jeg ganske enig med DTL i, og det vil betyde, at disse afgifter skal være store nok, for hvis de er små – det ved ministeren sikkert også godt – bliver de kun fiskale, men hvis de bliver tilstrækkelig store, får de en adfældsregulerende virkning.

Man kan så samtidig arbejde med krydssubsidiering. Det er ikke en subsidiering, DTL går ind for, men det gør hvidbogen. Jeg blev ikke klar over, om ministeren ville gå ind for det også, men det håber jeg. Hvis man ser på det dér, kan man også se, at der faktisk er rigtig mange stærke og gode forslag, men det lød ikke, som om ministeren var særlig interesseret i at gå ind i dem.

Femer Bælt blev nævnt; det kommer vi garanteret til at diskutere senere. Jeg vil bare sige,