

at hvis man undersøger rentabiliteten af Femer Bælt-forbindelsen, er den værre end for Øresundsbroen. Øresundsbroen er havnet i rentefælden. Man kan selvfølgelig godt sige: Pyt være med økonomien, pyt være med det realistiske. Men jeg synes, det ville være klogt at gå det her efter.

Så vil jeg godt her til slut på vegne af SF, Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre fremsætte følgende:

Kl. 14.35

Forslag til vedtagelse

»Folketinget opfordrer regeringen til at følge op på Kommissionens hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg« ved

- at arbejde aktivt for, at der sker en afkobling af sammenhængen mellem den økonomiske vækst og væksten i transportsektorens miljø-, sundhedsbelastnings-, fremkommeligheds- og trafikikkerhedsproblemer. Dette vil kræve en koordinering af politikker og initiativer i alle relevante sektorer,
- i EU såvel som i Danmark at arbejde for, at alle transportens eksterne omkostninger medregnes i prisen for transport, så »forurenere betaler«-princippet bliver fuldt ud gennemført – også på grænseoverskridende vej-, sø- og flytransport,
- at støtte en ændring af balancen mellem forskellige transportformer til fordel for jernbane- og coastertrafik – herunder at tilvejebringe alternative finansieringsformer for transportinfrastruktur,
- at støtte hvidbogens mål for øget jernbanetransport ved fremlæggelse af analyser og beslutningsgrundlag for samfundsøkonomisk hensigtsmæssige foranstaltninger med henblik på øget kapacitet, regularitet og gennemsnitshastighed også på det danske jernbanelnet.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 2).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Svend Heiselberg (V):

Hvidbogen er et godt oplæg til en debat om transportpolitik i Europa, og man kan godt un-

dre sig over, at der skulle gå 30 år, inden EU iværksatte den fælles transportpolitik, der var forudset i Romtraktaten.

I 1985 kom der en kendelse fra Domstolen mod Rådet for passivitet, før Rådet accepterede, at Fællesskabet lovgav på området. Det blev så udgangspunktet for Kommissionens første hvidbog i 1992.

Hvidbogen blev en åbning af transportmarkedet for cabotagekørsel ikke blot inden for nationalstaten, men på samme måde blev lufttransporten liberaliseret, alt sammen en fordel for erhvervslivet, men også for den enkelte borger i EU på grund af øget konkurrence og lavere transportpriser.

Tilbage står så nogle gennemgribende forslag om, hvordan vi får løst infrastrukturen på jernbane- og vejdelene frem til 2010.

Jeg vil dog sige, at jeg langtfra er enig i alle de skitserede muligheder, men siger, at det er positivt, at Kommissionen ser på, hvordan en bæredygtig transport kan udvikles. Dog er nogle af de midler, der peges på, efter min mening problematiske. Dertil kommer, at hvidbogen er tavs om, hvad man vil gøre for personbiltrafikken.

Det er tankevækkende, al den stund der ifølge EU's statistik, Eurostat, i 1998 var indregistreret hele 169 mio. personbiler mod mindre end 2 mio. lette og tunge lastvogne. Det er endvidere tankevækkende, når lastbilerne alene står for 8 pct. af de kørte kilometer på vejnettet.

I lyset af denne fordeling er det næppe rimeligt at fremstille godstrafikken som den, der bærer skylden for det overbelastede vejnet med deraf følgende trafikpropper, ufremkommelighed og forurening. En løsning af problemet forudsætter vilje til også at tage hånd om personbiltrafikken.

En anden markant svaghed ved hvidbogen er, at der i for høj grad fokuseres på de enkelte transportformer: bane for sig, biler for sig osv., og hvordan de hver for sig kan gøres bedre. Det betyder, at hvidbogen overser, at virksomheder tænker i transportkæder, som ofte indeholder flere transportformer. Det er derfor en optimering af transportkæderne, som bør stå i centrum.

Kl. 14.40

Jernbanen bør igen have en fremstående plads i transportbilledet, dels til aflastning af vejnettet, dels for en mere miljøvenlig transportform over lange afstande. Men en styrkelse af jernbanen bør ikke opnås gennem nye skatter og afgifter på gummihjulene, snarere gennem en omstilling af driften af jernbanen i EU, en om-