

Jeg vil slutte af med at sige til hr. Svend Heiselberg, at en ændring af trafikvaner, trafikstrukturer i Europa, sker ikke ved markedskræfterne alene. Man er nødt til at foretage en regulering.

Poul Fischer (DF):

»Den europæiske Transportpolitik frem til 2010 – Det svære Valg« er titlen på Kommissionens hvidbog. Titlen er velvalgt, for der er mange svære valg, der skal foretages for at opnå den mest optimale transportløsning med alle de parametre, der indgår.

Historien siger, hvor svært det har været at forudsige transportudviklingen og transportmængden, se bare på noterne for Storebælts- og Øresundsforbindelserne. Skal man ligeledes tage højde for påvirkningen fra de nye lande inden for EU, bliver det endnu vanskeligere.

Transport fylder meget i det økonomiske billede, da den udgør 10 pct. af BNP inden for EU. Det siger derfor sig selv, at valget af transportløsninger får store økonomiske konsekvenser.

Hvidbogen tager sit udgangspunkt i, at transportsystemet skal være bæredygtigt økonomisk, socialt og miljømæssigt, hvilket er et godt udgangspunkt.

Problemerne, der skal løses, er mange, og lad mig blot nævne, at den forurenende vejtransport, hvor godstransporten har en markedsandel på 44 pct. af den samlede godstransport, vil, hvis der ikke findes alternativer, kvantitativt stige med 50 pct. frem til år 2010. Der er en trafikalt overbelastning: 7.500 km af det transeuropæiske net har daglige trafikpropper eller køer. 20 pct. af jernbanenettet har flaskehalse, og det er en af mange årsager til, at jernbanenettet kun kan transportere gods med en hastighed på 18 km/t. Forsinkelse i den meget forurenende lufttransport medfører et stort overforbrug af flybrændstof, og bilparken i EU er tredoblet på 30 år, tillige med at personmobiliteten er forøget til det dobbelte. Dette er problemstillinger, som vi alle kender også i Danmark.

Kl. 15.05

Kommissionen lægger i hvidbogen op til flere forskellige løsningsforslag, men hovedkonklusionen er, at for at opnå en bæredygtig udvikling skal der skabes en bedre balance mellem de forskellige transportformer ved at overflytte transport fra den forurenende vejtransport til sø- og jernbaneforsort, der er mindre forurenende.

Søtransportløsningen kombineret med multimodale transportløsninger i forbindelse med

nogle standardiserede lasteenheder kan være en vej frem til aflastning af det overtrafikerede vejnet. Men hvidbogens ambition om, at jernbanen skal transportere gods med en hastighed på 80 km/t., bliver svær at føre ud i livet, når man samtidig skal tænke økonomisk, og i hvert fald en løsning, man ikke kan klare på kort sigt, hvorimod jernbanens udbygning af højhastighedstog er et miljørigtigt projekt til aflastning af luftfartens korte og kortere ruter.

Kommissionen vil sætte mere gang i fuldførelsen af det transeuropæiske transportnet, hvilket til dato ikke er udbygget i den hastighed, der var planlagt, og det søges gjort ved at hæve støtten på enkelte projekter fra 10 til 20 pct. Dette gælder bl.a. en bro over Femern, og Dansk Folkeparti kan støtte sådan en etablering med fremmedfinansiering, og hvor de infrastrukturer, der hører til, indgår.

Kommissionen lægger op til, at trafikssikkerheden skal forbedres, antallet af trafikofre i 2010 skal halveres i forhold til i dag. Det er uhyggelig læsning, at over 1,6 mio. mennesker er blevet dræbt i trafikken siden 1970, men man skal her være opmærksom på, at halvdelen af de dødsfald sker ved uheld i byerne.

Kommissionen lægger op til en prissætningspolitik på transportområdet, hvor hver transportform betaler for brugen af infrastruktur samt betaler transportformens omkostninger til ulykker, luftforurening, støj og trafikal overbelastning, de såkaldte eksterne omkostninger; fair nok og adfærdsregulerende.

Hvidbogen lægger også op til en harmonisering af afgiftsstrukturen, hvilket er et godt forslag, men roadpricing i udvidet form begyndende med vejenes godstransport videreført af vejenes persontransport er dels omkostningsbelastende for yderligt beliggende lande inden for EU, dels hæmmende for mobiliteten i samfundet.

At der i hvidbogen yderligere lægges op til krydssubsidiering transportformerne imellem kan kun læses således, at vejtransporten skal medfinansiere infrastrukturen på jernbaneområdet, hvilket Dansk Folkeparti er imod. Hver transportform går for sig og bør sigte mod udvikling af ny teknologi til nedbringelse af de eksterne omkostninger.

Hvidbogen er ambitiøs læsning, der skydes lidt for meget med spredthagl, og derfor er den svær at få overblik over, men den indeholder mange tiltag til en videreudvikling.