

snak, for dér vil det blive monopoldannelser. Det ser vi en række steder.

Kl. 15.50

Så derfor skal vi selvfølgelig gå ind og spørge: Hvordan kan vi bedst gøre det? Altså DSB må for min skyld meget gerne have en meget stor del af det, det er vigtigt at have et godt DSB, men det har været fint i det her forløb, vi har set omkring den jyske udlicitering, at vi har fået vist de reelle omkostninger, og at vi har fået DSB til at komme med noget. At så regeringen ikke synes, at vi skal slippe så billigt, som der var lagt op til, er jo en anden side af sagen. Selv i worst case for DSB ville det være ret meget billigere end Arriva-forslaget. Men det er sådan en speciel model, man har i regeringen, man siger: Det skal gøre ondt det her, så det skal være dyrt!

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Ja, jeg ville jo mene, at selve sygdommen består i udliciteringer. Det var udliciteringen, der førte til problemerne. Men det får vi som sagt en debat om.

Det, som jeg ønskede at forholde mig til i forhold til debatten i dag, er, at en vigtig del af Europa-Kommissionens projekt er jernbaneliberaliseringer. Der ligger faktisk et lovforslag til behandling i EU's Ministerråd vedrørende liberalisering af passagertransporten. Det er et overordentlig dårligt forslag. Jeg kan se, at det mener SF også, og det er jeg glad for at SF mener... Det mener SF *ikke* er dårligt? Ja, men altså vi har en del at diskutere, kan jeg høre. Men jeg tror nok, det måske ligger på kanten af debatten i dag, så jeg vil standse den diskussion her. Den får vi jo så lejlighed til at vende tilbage til.

**Tove Videbæk (KRF):**

Hvidbogen om EU's transportpolitik giver et overblik over den trafikale situation i Europa, kommer med nogle løsningsmodeller og er et godt input i den trafikpolitiske debat.

Hvidbogen afslører, at der på nuværende tidspunkt er enorme trafikale problemer i EU, således er 10 pct. af vejnettet dagligt er fyldt af trafikpropper og bilkøer, 20 pct. af jernbanenetten er at betragte som flaskehalse, og 30 pct. af alle fly har en forsinkelse på over 15 minutter. Alle disse flaskehalse og trafikpropper og forsinkelser er uhyggeligt kostbare rent ressourcemæssigt, både hvad angår økonomi, miljø, tid og meget mere. Og alle prognoser siger, at trafikken vil fortsætte med at stige fremover.

Hvidbogen påpeger, at løsningen ikke alene er udbygning, men også effektivisering og harmonisering af regler og omkostninger for at gøre det åbne marked til et mere frit marked, hvor både aktører samt udbydere har klarhed over hele markedet på lige vilkår.

Hvidbogen kommer med en lang liste med forslag til initiativ og løsning af problemerne på området. Nogle er vi enige i, og nogle er vi mindre enige eller uenige i.

Hvidbogen fokuserer bl.a. meget på jernbane-transporten. Modernisering og effektivisering bør baseres på intern konkurrence mellem aktørerne, og enhver tilgang vil kunne styrke denne effekt eller proces, siger man.

Intentionen på dette punkt er bl.a. udbygning af jernbanelinjer udelukkende til godstransport nogle steder og yderligere udbygning af jernbanenettet i øvrigt.

Det er lettere sagt end gjort, sagde trafikministeren i sit indlæg, og det har han jo så inderlig ret i. Når vi ser, hvilke problemer vi har bare med jernbanenettet i vores lille land, så er det ikke noget, der løses med et snuptag i det øvrige Europa som helhed, men vi er helt enige i prioriteringen.

Vedrørende søtransport mener hvidbogen, at vi skal styrke den uudnyttede ressource, der er inden for søtransport, og det er jo helt fint på lange strækninger mellem kontinenter eller fra syd til nord eller fra øst til vest på et kontinent. Men mellem Aalborg og Nørre Sundby eller mellem København og Køge ville det nok være mindre fornuftigt.

Ud fra Kristeligt Folkepartis synspunkt er det faktisk den tredje del af rapporten, der kommer med de mest interessante pointer. Det er her, vi har de menneskelige aspekter i trafikken. Her tænker vi især på den personlige sikkerhed og omkostningerne i form af tilskadekomne og dræbte i trafikken, men også den miljørelaterede del af trafikudspillet.

Trods det, at hvidbogen erkender vigtigheden omkring den personlige sikkerhed og også har en målsætning om halvering af antallet på 40.000 trafikdræbte årligt inden 2010, virker dette afsnit ikke særlig ambitiøst. Hvidbogen siger bl.a., at en havarikommission for vejtrafikulykker vil man gøre brug af eller få i gang på *længere* sigt.

Kl. 15.55

EU vil gerne harmonisere nogle sanktioner og visse love på det her punkt vedrørende f.eks. promillegrænser og regler om sikkerhedsseler.