

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg siger tak til ordføreren og beder den næste ordfører, hr. Poul Henrik Hedeboe, komme på talerstolen.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

I SF er vi også meget fornøjede over den positive måde, det her er modtaget på. Ministeren har spillet meget åbent ud, så jeg vil ikke sige en hel masse, men pege på nogle områder, hvor vi kan se, at på et eller andet tidspunkt kan det godt være, den gode stemning får det lidt svært, når vi begynder at fokusere på, hvad der i virkeligheden er behov for. Det er så der, vores uenigheder kommer.

Men foreløbig er det jo lagt meget godt til rette, og ud fra det her kan vi sikkert få en beretning, som vi kan stemme for, så vi kan nå til bunds i problemerne. Vi skal have overblikket, før vi kan begynde at diskutere, om det er rigtigt at gå den ene eller den anden vej.

Hvis vi kigger på lastvognstrafikken, så vil vi i SF, når vi kigger fremad, få meget svært ved ikke at tro på, at der skulle indføres en dansk model af Maut, altså lastbilafgifter i lighed med i Tyskland eller noget i den retning. Det er jo et miljøltiltag, som vi tror på er noget der kommer, og det er klart noget, der skal diskuteres i sådan en strategi her.

Kl. 19.25

Hvad jernbane angår, er det jo også meget relevant, når vi skal kigge lidt visionært frem, at se på, om det er de rigtige skinneafgifter, vi har, f.eks. i forhold til Sverige, hvor man har valgt en anden politik. Det er også et større land med længere strækninger, men man har trods alt valgt en anden politik.

Når vi så kigger på vores sidestrækninger – vi ved fra jernbaneoperatørerne, at de fokuserer meget på hovedstrækningerne, de fokuserer meget på, at det er transittrafik – og igen, når vi ser fremad, tror jeg, det er fornuftigt at kigge på de danske havne og se på en sidestrækning som Esbjerg og en havn, der ligger der.

Hvis vi vælger en nybygningsløsning for jernbanetrafikken København-Ringsted, kommer Køge lige pludselig ind som en havn og en mulighed, og den er nok mere fremtidssikret end f.eks. Tåstrup. Der ligger virkelig en politik der, som er interessant og meget relevant at tage fat på. Hvad er status for Århus med hensyn til havn, godstrafik og søtransport?

Noget, vi også bliver nødt til at kigge på, er vel fly. Vi kan tage passagerafgiften. Den er selv-

følgelig for passagerer, men vi går i en retning, hvor vi reducerer udgifterne til fly. Vi tror på, at vi, når vi ser miljømæssigt på det, ikke skal gå den vej. Vi skulle nok snarere gå den modsatte vej.

Vi er meget fornøjede over, at der er vilje til sammen at gå i dybden med det her, og glæder os til at begynde at bokse om de enkelte områder.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Den sidste ordfører bliver hr. Rune Lund.

Rune Lund (EL):

Det er jo en lidt sjov debat, vi har her. Der bliver fremsat et forslag om at udarbejde en national strategi for godstransport, og så får jeg at vide, at sådan en er på vej, og det er jo sådan set godt og positivt, kan man sige.

Med hensyn til forslaget er Enhedslisten meget positiv. Vi finder det vigtigt, men vi har også en række kommentarer.

Som på energiområdet er det vigtigt at have en langsigtet strategi, og det skal man selvfølgelig have. Det gælder også transportområdet, det gælder for gods, og det gælder, at det skal være den mindst miljøbelastende transportform, der bliver fremmet. Og der er det jo, at Enhedslisten ser verden sådan, at det jo ikke altid er foreneligt med ønsket fra forslagsstillerne om ikke at forvride konkurrencesituationen, som den måles i dag mellem forskellige godstransportformer.

Der må jeg da også sige fra Enhedslistens side, at vi er meget villige til at se på, hvordan vi kan fremme den mindst forurenende transportform, også selv om det måtte forrykke balancen i forhold til konkurrencen mellem, hvad der bliver transporteret på lastbil, på gummihjul, og hvad der i dag bliver transportere på skinner. Vi mener faktisk, at med den måde, prisstrukturen er lavet på i dag, betyder det, at godstransporten står i en ringere konkurrencesituation, end den egentlig burde gøre.

Derfor er der altså et spørgsmål, som skal besvares, og det er: Hvordan forholder forslagsstillerne sig til, hvad udgangspunktet er for at vurdere, hvorvidt der er konkurrenceforvriddning mellem transportformerne? Det er ikke totalt klart, men det er selvfølgelig noget, som vil indgå i nogle diskussioner om at lave en strategi på transportområdet for gods.

Jeg vil særlig hæfte mig ved behovet for en ny infrastruktur på jernbaneanrådet, behovet for