

[Tommy Dinesen]

10 år, hvor man betaler tilbage. Det ville give DSB de samme muligheder som konkurrenterne, f.eks. på Molslinjen, på de østjyske jernbaner, eller hvad det nu er.

Jeg skal slutteligt sige, at det var nogle af de konsekvenser, som vi ser der kan komme med baggrund i det, der sker med det indre marked om godt to måneder. Derfor vil jeg gerne stille følgende dagsordensforslag fra Socialdemokratiet, Venstre, De Konservative, Centrum-Demokraterne, Det Radikale Venstre, Kristeligt Folkeparti og SF:

Forslag om motiveret dagsordenen.

»Idet Folketinget ved etableringen af EF's indre marked ønsker at fremme de miljøvenlige transportformer, pålægger Folketinget regeringen at tage initiativer til særligt at styrke jernbane- og søtransporten, herunder kombi- trafikken, under det kommende danske EF-formandskab og samtidig her i Danmark arbejde for en udbygning af infrastrukturen, som kan understøtte EF's jernbanepolitik.

Desuden pålægges det regeringen at udarbejde en samlet overordnet trafikplan for hele landet. Planen skal omfatte de anlægsarbejder og investeringer, der må anses for nødvendige frem til år 2005.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 4).

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden. (se foran). Dette forslag indgår nu i debatten.

Helge Mortensen (S):

Man kan i debatten her tage to helt elementære udgangspunkter. Det ene er ligesom den fysiske side, at det europæiske trafiknet er sammenhængende, så vi kan trafikere med hinanden. Det andet udgangspunkt, man kan tage, er, at der er en europæisk trafikpolitik, der hænger sammen, som skaber det fysiske net, men også tager hensyn til miljøet, og som også tager hensyn til, at de europæiske lande satser i overensstemmelse med hinanden, så også investeringerne kommer til at supplere og ikke modarbejde hinanden.

Det er i dette udgangspunkt, at jeg er enig med ministeren om EF's grønboogs egnet til

den europæiske diskussion. Jeg mener, at EF på dette område faktisk har lagt en trafikpolitik frem, som på én og samme tid tilgodeser de miljømæssige og de trafikmæssige hensyn. Den peger, som ministeren var inde på det, på opprioriteringen af jernbanen og af søtransporten, fordi det er midlet til at kunne håndtere en stigende vækst i transporten, samtidig med at miljøbelastningen falder.

Det er også det eneste effektive middel til rimelig økonomisk at satse på udbedring af de flaskehalse, som findes rundt omkring i Europa, at investere eksempelvis på jernbaneområdet.

Jeg synes, det er glædeligt at se, at andre europæiske lande også tager disse meldinger ad notam. Det er glædeligt at se, at man i Sverige opprioriterer investeringerne i jernbanenettet. At man i Tyskland gør det samme, at man investerer mere i jernbane, end man gør i vej eksempelvis, er en tydelig markering af, at det er den udvikling, som Danmark også skal koble sig på i de fremtidige infrastrukturinvesteringer og -planlægninger.

Den udvikling kommer jo ikke af sig selv. Den forudsætter, at Folketinget, at regeringen også træffer de fornødne beslutninger. Det forudsætter også, at der i alle de politiske beslutninger, som har indflydelse på trafikken og på trafikvalget, er overensstemmelse imellem det, vi vil, og det, vi gør, og det, vi beslutter.

Dér vil jeg godt pege på den undersøgelse, som Forbrugerrådet har sendt trafikministeren, hvori det understreges, at her er et område, hvor vi i hvert fald ikke med konsekvens følger op på en sådan miljømæssigt og trafikmæssigt rigtig politik. Den påpeger, at benzinerne over de sidste 5 år er faldet godt 10 pct., men togbilletterne er steget 20 pct. i det samme tidsrum. Derfor tror jeg – og vi kan også skele til Tyskland på dette område – at det er vigtigt, at vi også i afgifts- og takstpolitikken arbejder aktivt for at fremme den rigtige trafikpolitik, den rigtige skatte- og afgiftspolitik og takstpolitik.

Derfor ser vi også gerne, at vi følger ideen fra den tyske infrastrukturinvestering op ved at sige, at vi er nødt til at regulere dette område, vi er nødt til at regulere også med afgifter over for trafikanterne, over for bilerne, og vi er nødt til som alternativ at investere i den kollektive trafik. At få dette til at nå sammen også i dansk trafikpolitik, er en opgave.