

[Svend Heiselberg]

På flere områder har Danmark gennemført den nødvendige lovgivning, og liberaliseringen og konkurrencevilkårene er i fuld gang alene med det sigte at give borgerne en bedre service til en rimelig pris og tryggere og sikrere forhold at rejse under.

Det er klart, at liberalisering kræver nytænkning både hos politikerne, der skal sikre lovgivningen, og hos offentlige såvel som private trafiksselskaber. Vi skal ruste os til en stigende trafik ikke blot på vores jernbaner, men også på vores veje. Det vil kræve investeringer i nye banenet, nye tog, som kan tilpasse sig det europæiske trafiksystem. Det er derfor vigtigt, at vi fremmer investeringer i hele infrastrukturen, men overordnede miljøhensyn skal efter vores mening ikke begrænse udbygningen af vores veje. Vi ønsker en stabil vejtransport også.

Danmark har med sin beslutning om Øresundsforbindelsen ikke alene bidraget til trafikmæssigt at binde Norden sammen, men også til at gøre Nordeuropa til en naturlig del af en videre udbygning af EF. I Venstre er vi åbne over for tanken om en Femern-forbindelse, som vi tror kan bidrage til at fremme erhvervsudviklingen i vores del af Europa.

I Venstre er vi som nævnt indstillet på, at der skal store investeringer til. Vi tror på en udbygget jernbane, hvor skinnerne skal bruges til specielt godstransport, og hvor skinnerne kan bruges af andre end eksempelvis DSB. Vi er af den opfattelse, at vi skal have en struktur, der gør, at vi kan klare konkurrencen. Kan det offentlige ikke det, er vi af den opfattelse, at så må det vige for privat initiativ. Denne holdning gælder generelt for trafikområdet, men det betyder naturligvis også, at det offentlige skal have lov til at konkurrere med det private.

I Venstre er vi optaget af, at SAS kan klare sig i liberaliseringen af lufttrafikken. Vi ved, der er hårde tider for luftfarten, og vi må derfor også kræve, at det bringes til ophør, at visse lande på en eller anden vis økonomisk støtter deres luftfart. Fri konkurrence skal foregå uden for forskellige statslige støttesystemer. Det bliver derfor en vigtig opgave for trafikministeren i hans kommende formandstid for de europæiske transportministre at sikre, at også det kan gennemføres.

Venstre skal til sidst sige, at vi kan tilslutte os det stillede dagsordensforslag, og med disse ord skal vi takke trafikministeren for redegørelsen.

**Ernst B. Schmidt (FP):**

Det moderne samfunds vækst afhænger i høj grad af muligheden for transport og dermed også af trafik. Men al transport har sin pris med hensyn til sikkerhed, miljø og selvsagt også økonomi.

Når forespørgslen, som vi behandler her i dag, har ordlyden: »Hvilke ændringer af den danske trafikpolitik agter regeringen at foreslå på baggrund af starten af det indre marked d. 1. januar 1993?«, så vil vi i Fremskridtspartiet opmærksomt lytte til, hvilke signaler trafikministeren på regeringens vegne vil fremkomme med.

Men Fremskridtspartiet vil da også gerne fremsætte nogle af sine ønsker til – og tanker om – den fremtidige fælles trafikstruktur i det indre marked i Europa, da vi selvsagt anser det for meget vigtigt.

For at begynde med en væsentlig faktor, så ønsker Fremskridtspartiet trafikikkerheden prioriteret meget højt, og her er der mange veje at gå. Ser man f.eks. på trafikikkerheden på vejnettet, springer det straks i øjnene, at motorveje er langt de sikreste vejtyper, når man læser statistikkerne over uheldsfrekvenser fordelt på vejtyper.

Til underbygning af den påstand vil jeg gerne citere fra FDM's trafikpolitiske program, hvor der bl.a. står, at sikkerheden på motorveje er ganske evident i forhold til andre veje. Jeg skal ikke remse en lang række tal op, men tallene er meget sigende om motorveje. Jeg citerer: »Som det ses, er motorveje langt de sikreste – cirka syv gange så sikre som øvrige hovedlandeveje og ti gange så sikre som kommuneveje.«

Ud fra sådanne fakta forekommer det at ville indføre en eller anden form for særlig motorvejsafgift som en uhensigtsmæssig afgiftspolitik, der nærmest nedsætter motorvejenes optimale sikkerhedsfaktor i det samlede trafikbillede. Havde det modsatte været tilfældet, havde situationen jo været en ganske anden.

Dette leder Fremskridtspartiet til at sige, at vi langt fra er begejstret for sådanne tiltag, som man nu arbejder med både i Tyskland og i EF-Kommissionen, og det gør vi bl.a. på den baggrund, at det fremføres særlig stærkt nu, hvor Danmark skal til at have formandskabet for EF.