

(Kort bemærkning).

Helge Mortensen (S):

Jeg blev ikke helt klar over hr. Ernst B. Schmidts svar vedrørende jernbanerne, specielt den vestjyske længdebane med stoppested i Skjern. Hr. Ernst B. Schmidt talte om, at der jo kunne gives social kompensation osv., og jeg går ud fra, at jeg kan forstå besvarelsen således, at hr. Ernst B. Schmidt mener, at den vestjyske længdebane skal bevares.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Jeg synes, det kunne være interessant at få et kontant svar: Ønsker Fremskridtspartiet fremover at give tilskud og støtte den offentlige transport, så man tilgodeser de svage områder? Som jeg sagde før, drejer det sig jo ikke om velhavende folk, som har råd til at have bil. Det drejer sig om pensionisterne, som for størstedelens vedkommende ikke har for mange penge, og det drejer sig om børn og unge, der i hvert fald heller ikke har for mange penge, så der kan være mange, der skal ind under den sociale sektor og have tilskud. Er det den vej, man ønsker at gå?

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg vil godt henlede opmærksomheden på, at det, vi diskuterer, er dansk trafikpolitik i lyset af europæisk trafikpolitik.

(Kort bemærkning).

Ernst B. Schmidt (FP):

Så skal jeg holde mig til sagen og snakke om jernbanetrafik i EF.

Det er meget vigtigt, at vi får et godt jernbanelinjenet i Europa, og da jeg nu har været med i Trafikudvalget i sammenlagt 9 år, ved jeg faktisk også lidt om, hvordan det fungerer, og hvilke problemer der er. Der er forskellige strømstyrker og mange andre ting, og alt det skal selvfølgelig samordnes. Men det er ikke ensbetydende med, at Fremskridtspartiet mener, at staten skal blandes ind i det. Vi vil gerne privatisere banerne, det har vi villet alle dage, det er vores største ønske, at al trafik var privatfinansieret. Og så har jeg vist også besvaret fru Inger Stilling Pedersens spørgsmål.

Sonja Albrink (CD):

Transportområdet er en nøglesektor, hvis vi

vil sikre en økonomisk vækst til gavn for den nuværende udvikling i alle nationerne i det nye Europa, altså også i forbindelse med dannelsen af det indre marked i EF. Denne udvikling vil føre til forøget udveksling af varer og medføre et behov for større bevægelsesfrihed for personer, og det betyder, at den stærke stigning på vare- og persontransportområdet, som vi har oplevet i de forløbne år, nødvendigvis må fortsætte.

Vi oplever alle i vort dagligliv, at færdselstætheden på vore veje allerede har nået et uacceptabelt stadiet mange steder, både i og uden for byerne. Vejtransporten, så fleksibel den end måtte være for de enkelte brugere, både når det drejer sig om gods og passagerer, bør derfor ikke udvides yderligere.

Vi må også tænke på de miljømæssige konsekvenser, og derfor er der ingen tvivl om, at jernbane- og søtransport og ikke mindst den kombinerede transport skal anvendes i større omfang, end det har været tilfældet indtil nu. Dette vil kræve store investeringer i en ny infrastruktur for at forøge jernbanekapaciteten og kapaciteten for ekspedition af containere i forbindelse med den kombinerede transport.

Ingen er dog i tvivl om, at vejtransporten stadig vil spille en stor rolle. Anvendelsen af ny teknologi vil give bedre muligheder for at kunne udnytte den eksisterende kapacitet, og her vil jeg gerne pege på dør til dør-transporten, idet denne transportform er meget praktisk.

Luftfarten skal vi debattere på et senere tidspunkt i dag, så jeg skal gemme mine bemærkninger om dette område til behandlingen af det pågældende lovforslag.

CD betragter den kollektive trafik som en attraktiv rejseform. Kollektiv trafik har noget med service, rimelige priser og præcision at gøre, og for CD er begreber som fremkommelighed, valgfrihed og sikkerhed tre vigtige forbedringer, når man diskuterer transportpolitik.

Som sagt er det vigtigt, at vi er rustet så godt som muligt i forbindelse med dannelsen af det indre marked. Derved opnår de forskellige transporterehverv de bedste resultater, og det vil CD meget gerne medvirke positivt til.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er sagt så ofte, at transportfunktionen er