

[Bilgrav-Nielsen]

et meget væsentligt element i et moderne samfund, og det kan der jo ikke indvendes noget imod. Men man må sige, at transportfunktionen i stigende grad er blevet og fortsat vil være et miljøpolitisk problem. Det kan også blive et sikkerhedsproblem, hvis vi ikke er meget omhyggelige i tilrettelæggelsen, når der skal træffes beslutninger om bestemmelserne for transporterhvervene.

Her i landet har vi udarbejdet nyttige handlingsplaner for miljø- og energiområdet og også en plan for transportområdet. Om den sidste er der vel at sige, at den er nyttig, fordi den præciserer de problemer, transportsektoren påfører miljøet, og anviser, hvilke veje man kan gå for at forbedre forholdene. Men det er vanskeligt at få iværksat virkemidlerne i opfølgningen, og det er der jo en række forklaringer på. Bl.a. skal Danmarks transportpolitik i stadig højere grad betragtes i sammenhæng med forholdene i de lande, vi er forbundet med, og derfor er det vigtigt, at vore initiativer kobles sammen med andre landes initiativer, især i Norden og i EF.

Derfor er det vigtigt, som nogle ordførere allerede har nævnt, at vi udnytter vore muligheder for at gennemføre dette, og inden for det næste halve år har vi en meget god chance for at fremføre de danske ønsker på området. Vi skal have formandskabet i EF's Ministerråd, herunder også i Transportrådet, og i øjeblikket er DSB's generaldirektør præsident for De Europæiske Jernbaneselskaber, så vi har dobbelt-dækning. Netop på dette område har Danmark nogle synspunkter, der falder fint sammen med de overvejelser, man i øvrigt har gjort sig i EF under udarbejdelsen af grønbogen, som senere skal blive til en hvidbog med konkrete forslag til, hvad der skal ske.

Derfor håber jeg, at regeringen vil sætte tryk på og tage de andre lande på ordet. Når deres medlemmer af Transportkommissionen har været med til at formulere de rigtige krav til transportpolitikken, er det vigtigt, at der sker en politisk opfølgning.

Vi har været så heldige her i Danmark at have en særdeles aktiv repræsentant i EF's Transportkommission. Tidligere minister Nils Wilhjem har udført et særdeles fremragende arbejde og har desuden videregivet intentionerne fra dette arbejde til den danske offentlighed ved adskillige debatter, konferencer og

møder rundt om i landet. Det har derfor været meget tilfredsstillende for Det Radikale Venstre, at det Transportråd, som vi foreslog nedsat, virkelig blev nedsat og fik Nils Wilhjem som formand. Danmark er særdeles veludrustet til at sætte sit præg på den diskussion, der kommer, og vi tror også, at vi har gode forudsætninger for at følge beslutningerne op gennem de aktiviteter, vi iværksætter her i landet.

Det er meget afgørende nu, at vi – måske med undtagelse af et enkelt parti – er nået til den erkendelse her i landet, at væksten i den fremtidige trafik giver kæmpeproblemer både trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og økonomisk, hvis vi bare lader stå til og hovedsagelig lader udviklingen ske på vej- og lufttransportområdet. I det centrale Europa inklusive Tyskland er man også klar over, hvad det er, der er ved at ske, og derfor er tiden inde til en kraftig satsning for at øge jernbane- og søtrafikken.

Jeg synes, det er en fremragende dagsorden, man har formuleret her, jeg siger tak til SF, fordi man har rejst forespørgslen, og jeg siger tak til ministeren for det svar, der blev givet. Det tyder på, at der nu er meget bred enighed her i landet om at satse på en kraftig udvikling af jernbane- og søtransporten.

Nu skal vi altså til at tage fat på de vanskeligheder, der er for trafikudviklingen ad den vej, og de er jo hverken få eller små, de er faktisk ret omfattende. Det er nødvendigt, at vi sætter ind med brug af en lang række midler, og derfor er jeg meget tilfreds med, at hr. Ernst B. Schmidt citerede trafikministerens udsagn til Erhvervs-Bladet. Det vidner jo om, at trafikministeren er indstillet på at følge op på den transportpolitik, man tilrettelægger i Europa i øjeblikket, og her undgår vi ikke at benytte os af afgifter. Det bliver nødvendigt, når man skal omlægge trafikken, og jeg tror egentlig også, at vognmændene vil blive interesserede i denne flytning på et eller andet tidspunkt og ligefrem kan tænkes at blive medinteressenter i et dansk skinnetransportselskab, især når det har med gods at gøre.

Derfor er jeg også meget tilfreds med, at DSB nu åbner mulighed for at danne selvstændige selskaber inden for sin egen struktur. Det omfatter ikke godstransporten i første omgang, men oplægget fra DSB gør det muligt, at godstransporten kan komme med på et senere tids-