

[Bilgrav-Nielsen]

punkt som et selvstændigt selskab i form af et statsligt A/S – eller hvad ved jeg. Det synes jeg er vigtigt, fordi jeg har samme opfattelse som hr. Tommy Dinesen af udviklingen på området, selv om vi ikke kommer til den samme konklusion vedrørende strukturen. Jeg er enig med hr. Tommy Dinesen i, at erhvervsvirksomhederne hen ad vejen vil blive interesserede i at få moderniseret skinnetransporten, få den gjort effektiv og sammenhængende og få den indrettet sådan, at den passer til danske erhvervsvirksomheders behov, for på et eller andet tidspunkt bliver det altså umuligt at transportere godset så langt med lastvogne som hidtil. Lastvognene vil i stadig højere grad blive et nærtrafikmiddel, mens fjerntrafikken vil foregå på skinner eller med skib.

Og når der i øvrigt er så stor enighed om målsætningen, som der har været givet udtryk for, når der er formuleret en så god dagsorden, som tilfældet er, og når vi i øvrigt sikrer os, at den årlige redegørelse fra ministeren om opfølgning af transporthandlingsplanen fremover også vil omfatte fremlæggelse af en egentlig investeringsplan for nogle år frem – ja, så synes jeg ikke, der er grund til at holde en længere tale.

(Kort bemærkning).

Ernst B. Schmidt (FP):

Jeg bemærkede, at hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, at man skulle pålægge afgifter for at flytte trafikken. Det kan der være meget rigtigt i, det var bl.a. derfor, at jeg var imod motorvejsafgiften, for så flytter man den del af trafikken, der nu engang skal køre på landevejene, fra de sikre til de usikre veje.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Forespørgslens tema er jo, om der skal ske nogle trafikpolitiske ændringer som følge af, at vi nu nærmer os det magiske år 1993, som vi har hørt om meget længe. Vi vil da også takke for både initiativet til forespørgslen og for ministerens tale, der jo helt klart sagde, at der ikke skulle ske nogen ændringer. Det må jo betyde, at Danmark allerede har forberedt sig godt eller er i færd med at forberede sig godt til den situation, som opstår.

Det drejer sig om EF, og det drejer sig om Danmark, men vi kan jo også gå i detaljer og sige, at både Danmarks og de øvrige EF-lan-

des infrastruktur skal være så god som overhovedet muligt. Og her har vi jo – i hvert fald i Danmark – endnu et stykke arbejde, vi skal have fuldført, elektrificeringen f.eks., og der kan nævnes mange andre ting, som skal være i orden.

Dernæst skal vi se på, hvordan vi skal fordele trafikken herhjemme, også af hensyn til den konkurrence, vi kommer ud for. Netop det moment er måske ikke blevet trukket så meget frem i dag, men det er jo en kendsgerning, at Danmark kan blive udsat for en konkurrence fra de øvrige EF-lande, som vi skal være parat til at tage op. At de også får nogle problemer – ikke mindst nogle store miljøproblemer – så de måske ikke kan opretholde den situation, de har i dag, kan give Danmark en fordel, hvis vi er længere fremme på miljøområdet.

Men jeg tror, det er meget vigtigt, at vi ser på, hvad der kan gavne os i den konkurrence, hvilke ting der skal være i orden. Det skal selvfølgelig være sådan, at når man diskuterer, om trafikken skal foregå på vejene, på skinnerne, i luften eller på havet, bliver resultatet en kombination, hvor man må finde ud af, hvad der er mest fordelagtigt for den enkelte sektor.

Kristeligt Folkeparti er stor tilhænger af jernbanerne, og vi mener, at så stor en del af trafikken som muligt bør foregå ad jernbanerne, specielt over de lange strækninger. Men det betyder ikke, at al godstrafik skal overflyttes til jernbanerne, for det vil også give nogle problemer. Det drejer sig altså om at nå frem til en kombination, et samarbejde mellem vej- og jernbanetransporten, at man taler sammen og finder ud af, hvordan man kan tilrettelægge det, så vognmændene kan bevare deres forretning, og at DSB kan fungere.

Jeg tror, man kan komme langt hen ad vejen ved et godt, effektivt samarbejde, for der bliver jo aldrig tale om et enten-eller. Vi ved, at trafikken på vejene er stærkt stigende – det behøver jeg ikke at komme nærmere ind på, for det ved vi alle sammen – og det gælder både i Danmark og i det øvrige Europa. Det kan ikke blive ved med at gå, der må ske ændringer, og så gælder det om, at Danmark er godt forberedt.

Vi kan også tage persontrafikken. Selv om det måske ikke lige netop er EF direkte, er det dog indirekte gennem EF-samarbejdet, at vi får mulighed for at bevare jernbanerne. Kriste-