

(Kort bemærkning).

Helge Mortensen (S):

Vedrørende postgiroen vil jeg gerne sige, at det spørgsmål jo blev afklaret på det tidspunkt, hvor det blev rejst, og jeg husker, at der i fjernsynet efterfølgende blev givet post- og telegrafvesenet ret i, at de befandt sig på lovlig grund.

Det, der er interessant, er påstanden om, at Tele Danmark subsidierer hybridnettet i den liberale del, dvs. ude i fordelingsnettet. Det er hr. Helge Sanders påstand. Jeg har hørt den før, og jeg tror ikke, der er gået 3 uger, siden jeg stillede et spørgsmål og har fået et svar fra kommunikationsministeren, der afviser det, som hr. Helge Sander her påstår.

Ernst B. Schmidt (FP):

Jeg vil indlede med at komme på sporet, for jeg synes nok, at debatten på det sidste nærmest var afsporet, når man tænker på, at den skulle dreje sig om DSB, men der kom både tele og post og alt muligt andet ind i den.

Jeg skal ikke gøre nogen lang historie ud af, hvad Fremskridtspartiet mener om dette beslutningsforslag. Enhver kan jo kræve handlefrihed, og hvem vil ikke gerne have det, men det skal være frihed under ansvar, og det med ansvaret har jo også ofte noget med økonomi at gøre. Det er da meget rigtigt, at man kan sige, at man gerne vil have, at DSB skal have større frihed til at indgå forretningsmæssige eller selskabslignende konstruktioner efter samme principper som den transportsektor, de skal kunne konkurrere med i fremtiden om passagerer og gods – for slet ikke at nævne den enorme konkurrence fra privatbiler og lastbiler, som de allerede kæmper imod.

Men så kommer SF og siger, at det ikke er SF's opfattelse, at DSB skal være selvfinansierende ved låneoptagelse til dækning af underskud på driften. Altså: Vi kan gå ind for fri konkurrence, men hvis det giver underskud, så er det andre, der skal betale. Jo, godmorgen! Fremskridtspartiet ønsker fri konkurrence, vi ønsker at privatisere helt igennem.

Jeg tror rent personligt også, at fremtiden på mange områder ligger i konkurrencedygtig jernbanedrift i fri konkurrence, den dag hvor jernbanerne kan levere noget, som andre ikke kan. Jeg tænker her på højhastighedstog både til gods og personer. Men at man ligger og nørkler rundt rundt omkring og giver tilskud

til det, når man har andre transportformer, der er mere konkurrencedygtige, må være forvirrende.

Jeg kan oplyse, at vi ikke vil støtte forslaget.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Også jeg vil gerne sige tak til SF for, at de har fremsat beslutningsforslaget og dermed skaber baggrund for en debat om de vilkår, der i dag gælder for et hjørne af trafikpolitikken. Også andre har givet udtryk for den opfattelse, at det er godt. Jeg kan undre mig lidt over, at man så i slutningen af sine indlæg slutter med at afvise forslaget.

Jeg vil gerne tage trafikministeren på ordet, når han siger, at han i begyndelsen af 1992 vil fremlægge en redegørelse, som følger op på de ting, der sker i EF i øjeblikket i relation til jernbanetransporten. Det er nok den rigtige sammenhæng, men SF's forslag har trods alt et indhold, der gør det interessant og gør det umuligt at komme uden om, når vi skal diskutere – gerne på baggrund af ministerens redegørelse – hvad der skal være den fremtidige politik på området.

Imidlertid omhandler det kun et delområde, og det, Danmark har brug for, er en ny transportpolitik, hverken mere eller mindre. Danmark har brug for at erkende, at vi er år bagud for, hvad der foregår omkring os. I de nordiske lande er man langt længere fremme med overvejelser om, hvorledes man tilrettelægger en ny transportpolitik, der tager de nødvendige hensyn til, at man dels skal præstere mere transport, dels skal gøre det på en måde, der sparer energi, og dels skal gøre det på en måde, som øger trafikikkerheden og nedsætter belastningen af miljøet. Den samlede danske transportpolitik mangler vi, der er end ikke tegnet konturer af den endnu. Det er ikke en bebrejdelse til SF, som har villet opprioritere et andet felt her og bringe det frem i fokus; det er godt, men det, der er brug for, er en ny dansk transportpolitik.

Som basis for en sådan ny dansk transportpolitik må vi i Danmark have rådet bod på det, som er grundmiseren, nemlig at der ikke er en basis for debat. Der er ingen basis for de nye overvejelser, vi har ingen forskning, vi har ikke et debatunderlag, som stiller os over for de nye muligheder og opgaver på transportområdet. Vi debatterer i dag et nyt broprojekt, i morgen en landevejsstrækning mellem et par landsdele