

[Anden næstformand]

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Forhandling om redegørelse nr. R 21:

Ministeren for offentlige arbejders trafikpolitiske redegørelse af 24. marts 1987.

(Redegørelsen anmeldt 24/3 87. Redegørelsen givet 24/3 87. Beslutning om forhandling 24/3 87).

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Vi vil gerne have ro, inden vi begynder forhandlingen.

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Ja tak, høje formand, for det, vi skal tale om nu, er helt klart noget, der interesserer alle, og det er noget, som alle naturligvis ønsker at lytte til.

Den trafikpolitiske redegørelse, som vi behandler her i dag, er den første af sin art siden 1975, hvor den daværende trafikminister, Niels Matthiasen, fremlagde en trafikpolitisk redegørelse. I denne redegørelse af 1975 blev hovedlinjerne i den daværende regerings trafikpolitik trukket frem dels ved angivelse af nogle trafikpolitiske målsætninger, dels gennem en oversigt over den kommende tids lovgivningsinitiativer og aktuelle spørgsmål på trafikområdet. Og redegørelsen er siden da blevet anvendt som det overordnede grundlag for den socialdemokratiske trafikpolitik.

Retfærdigvis skal jeg nævne, at den nuværende regering stort set også har arbejdet ud fra den trafikpolitiske målsætning fra 1975 – ja, man kan sige, at den oven i købet har høstet frugterne af de trafikpolitiske beslutninger, der blev til i årene 1975–1982, og her tænker jeg naturligvis på de mange anlæg, der er blevet etableret i den nuværende regerings tid.

Når det er sagt, virker regeringens trafikpolitiske redegørelse skuffende. Vi er naturligvis enige i, at trafikpolitikken hovedformål er at fremme et effektivt fungerende trafiksystem til gavn for borgerne og erhvervslivet i hele landet, og at målsætningen må til-

godeses på en sådan måde, at trafikken skadelige virkninger i form af miljøbelastninger og trafikuheld minimeres.

Men ellers må jeg nok sige, at trafikministeren ved sin trafikpolitiske redegørelse af 1987 ikke rigtig lever op til ret meget i Niels Matthiasens redegørelse fra 1975. Med lidt venlighed kan jeg sige: pæn emballage, svagt indhold. Der er en række konstateringer i redegørelsen, og det skal jeg selvfølgelig ikke kritisere, for de kan være en ros til den tidligere regering for de beslutninger, der er truffet før 1982. Men det er noget, som vi alle sammen godt ved.

Der er en række udtryk i redegørelsen, jeg kan nævne: »kan«, »bør«, »håber«, »søges på en naturlig måde«, »på den ene side« og »på den anden side«. Vi ville have foretrukket en mere klar og kontant redegørelse, der viste, hvad regeringen ville med trafikpolitikken. Man kan måske komme med den venlighed om redegørelsen, at trafikministeren ikke på noget som helst punkt kan komme i klemme politisk med denne redegørelse.

I Socialdemokratiet ønsker vi at lede trafikken i en bedre retning, det vil sige i kollektiv retning. Vi er derfor ikke enige, når det i redegørelsen siges, at befolkningen i så vidt omfang, som det er muligt, skal kunne udnytte og drage fordel af fortrinen ved kørsel i egen bil. Vi mener, at det samfundsøkonomisk er fundamentalt uacceptabelt både i bolig-arbejdssteds-trafikken og i fjerntrafikken, og vi ønsker derfor at fremme den kollektive trafik i de store byområder. Hvad fjerntrafikken angår, har vi jo netop i aftalen om Storebælt lagt vægt på at give den kollektive trafik et forspring.

I forbindelse med kollektiv trafik vil jeg gerne pege på takstpolitikken. Vi ønsker her at tilskynde borgerne til at bruge den kollektive trafik mest muligt. Vi underkaster derfor taksterne for benyttelse af denne trafik en nøje vurdering set i lyset af prisudviklingen. På børne-, ungdoms- og ældreområdet må vi have faste og klare rabatordninger. Vi ønsker et fælles takstsystem inden for den kollektive trafik, hvad enten det er staten, amter eller kommuner, der driver denne trafik.

I den forbindelse kan vi med rette stille det spørgsmål, der har været fremme i dette forår: hvordan går det egentlig, hr. minister, med et fælles takstsystem stat og amter imellem? Hvordan går det egentlig med børne-

[J. K. Hansen]

og ungdomsrabatten? Jeg har for nylig læst i Politiken, at finansudvalgets formand, hr. Ivar Hansen, har sagt, at man i finansudvalget var enig om, at aldersgrænsen skulle forhøjes til 16 år.

I redegørelsen nævnes det skandinaviske luftfartssamarbejde. Vi er nok nogle her i Folketinget, der undrer os såre over regeringens holdning i denne sag: først en aftale i 1986 mellem de tre landes regeringer – Danmarks, Norges og Sveriges – dernæst en fremlæggelse i de respektive parlamenter med anmodning om velvillig behandling. Norge og Sverige har fulgt denne anmodning.

Vi forstår ikke, hvad der foregår her i Danmark, men det får vi nok et svar på i dag. I Danmark træder regeringen tilsyneladende vande på dette område i den hellige liberalismes navn. Jeg ved, at vor ordfører, hr. Jimmy Stahr, senere i dag vil fremkomme med bemærkninger om denne sag. Men jeg må da spørge: vil regeringen fortsat et skandinavisk luftfartssamarbejde?

Der er også et afsnit om handicappede i trafikken. Det vil vor ordfører, fru Joanna Rønn, senere komme ind på.

Retfærdigvis skal nævnes, at regeringen sammen med redegørelsen fremlægger en mere detaljeret handlingsplan. Efter vor mening mangler der en del i denne handlingsplan. Der er nævnt områder, men hvordan er regeringens holdning til en fast forbindelse over Øresund? Det supplerende udredningsarbejde afsluttes her i 1987. Hvad skal der ske herefter? Hvilke tanker, hvilke ideer, hvilke ønsker har regeringen i denne store sag?

Dernæst savner jeg en mere detaljeret plan over regeringens engagement i løsningen af hovedstadens trafikproblemer. Det er jo et stort område. Det siges i handlingsplanen, at spørgsmålet om en bedring af den kollektive trafik til Amager indgår i den offentlige debat om den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Jeg mener, det er for let at slippe om ved det at skrive sådan.

Regeringen har den overordnede trafikmyndighed her i landet, det kan der ikke være tvivl om. Trafikproblemerne i hovedstadsområdet er af så store dimensioner, at her må den overordnede trafikmyndighed være med. Der må mere til end ord i den offentlige debat. Derfor må trafikministeren i dag

kunne gøre rede for, hvilke tanker regeringen har, hvilke planer regeringen har om i samarbejde med Hovedstadsrådet at løse den kollektive trafikproblemer i hovedstadsregionen.

Vi mener i Socialdemokratiet, at det er et projekt, et område, der vedrører os alle. Det er et område, der vedrører hele landet. Det kan vi ikke overlade alene til hovedstadsregionen.

Jeg har søgt med lys og lygte efter nogle få linjer om statsvirksomheden Post- og Telegrafvæsenet. Den må vel også betragtes som en trafikkenhed, en trafikvirksomhed, befordring af pakker og breve. Hvordan går det i øvrigt med hele telesektoren? Det savner vi i redegørelsen.

Der er i handlingsplanen vist en række oversigter over forventede investeringer i perioden 1987–1998. Det drejer sig om veje, jernbaner og lufthavne. Så vidt, så godt. Men ser vi tilbage på de senere års finanslove, og følger vi regeringens hensigter for de kommende år, stiller jeg spørgsmålet, om de anførte tal står til troende.

Finansloven for 1987 viste en række besparelser på trafikområdet, der meget elegant blev skubbet til efterfølgende BO-år, 1988. Ingen af os troede vel, at det kunne løses i 1988, med de store beløb, der var skubbet over. Og efter hvad vi hører, efter hvad vi kan snuse os til, er det regeringens mening, at der også skal ske store besparelser på det offentlige område i 1988.

Det er egentlig interessant, at man f.eks. på vejområdet skubber 180 mill. kr. fra 1987 til 1988. Og på samme område skubber man i 1988 de 180 mill. kr. til 1989, og derefter skubber man yderligere 130 mill. kr. Det hober sig op, kære hr. trafikminister. Hvordan vil I egentlig klare disse problemer?

Tiden tillader desværre ikke, at jeg går i alt for mange detaljer omkring handlingsplanen. Det kan jeg måske gøre i anden omgang.

Mine kritiske bemærkninger skal ikke opfattes, som om alt er dårligt. Det ville også være en hån imod de embedsmænd, der har udarbejdet handlingsplanen.

Jeg må opfordre regeringen til, at vi efter denne debat får fremlagt en konkret investerings- og prioriteringsplan for trafikinvesteringerne i resten af dette århundrede.

[J. K. Hansen]

Må jeg gøre opmærksom på, at der i vores aftale om en fast forbindelse over Storebælt er inkorporeret, indføjjet, en række ting om vejanlæg i Jylland, specielt i Nordjylland. Og hvis disse anlæg skal stå færdige samtidig med færdiggørelse af en fast forbindelse over Storebælt, haster det med at få sat nogle midler, nogle penge, af til dette område. Det kan man ikke bare skubbe fra BO-år til BO-år.

I Socialdemokratiet er vi fuldstændig klar over, at det drejer sig om meget store beløb. Vi vil naturligvis være med til at drøfte en fornuftig prioritering på det foreliggende grundlag, og vi vil også være klar til at tage de enkelte dele af redegørelsen op til drøftelse med regeringen.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Der er en enkelt ting, som de partier, der har indgået aftalen om den faste forbindelse over Storebælt, bliver nødt til at svare på i dag. De har været meget, meget tavse om det emne.

Jeg vil gerne spørge hr. J. K. Hansen: når eller hvis nu den faste forbindelse over Storebælt bliver etableret som aftalt, hvilke indenrigslufthavne bliver så nødt til at lukke? Jeg har før – ikke her i salen ganske vist, men andre steder – prøvet at bore i det uden at få noget svar, og derfor mit spørgsmål: tror hr. J. K. Hansen virkelig på, at de lufthavne, vi har i dag, kan overleve?

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Nu er det vel mere et spørgsmål til ministeren end til den socialdemokratiske ordfører, men da vi har den største part i aftalen om en fast forbindelse, skal jeg sige, at det står i aftalen, at man må regne med et mindre underlag for indenrigslufthavnene. Vi har et meget tæt indenrigsflynet i Danmark, men vi ved også, at disse lufthavne er fødelinjer til den store lufthavn, Københavns Lufthavn, til den internationale lufttrafik.

Jeg kan ikke her i dag give et bud på, om der er nogle, der skal nedlægges, men det er klart, at når rejsetiden mellem København og provinsen bliver nedsat med indtil flere timer, giver det nogle problemer for visse pro-

vinslufthavne. Jo tættere de ligger på København, jo større bliver problemerne.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Nu fik hr. Dohrmann, som jeg formoder skal være ordfører for sit eget parti lidt senere, på ny åbnet ballet med korte bemærkninger allerede i begyndelsen af ordførertalerne. På den måde skaffer man sig ekstra taletid, og vi må jo så gå med på den leg, så længe formanden tillader det, men jeg synes, det er en uskik, Folketinget er ved at komme ind på.

Må jeg sige om indenrigslufthavne, at Danmark er det område i verden, som på det areal, vi nu dækker, godt og vel 43.000 km², har det største antal lufthavne med daglig, endda temmelig tæt, rutebeflyvning. Det kan man selvfølgelig være glad for. Hvis man kan komme stort set lige så hurtigt fra sted til sted på anden vis, så er der ikke trafikalt tabt noget som helst, måske privat-, virksomheds- og nationaløkonomisk vundet noget, hvis andre transportmidler kan konkurrere med luftfarten.

Prognoserne siger i øvrigt, at indenrigsluftfarten vil stige meget voldsomt i de kommende år. Der vil blive en reduktion, når den faste forbindelse kommer, og når IC/3-togene kommer, alt sammen en økonomisk og tidsmæssig fordel, og så vil man sikkert lande på et niveau som det, vi kender i dag.

Jeg skal i den forbindelse lige gøre opmærksom på, at Københavns Lufthavn i Kastrup er temmelig belastet, og at en betydelig stigning i antallet af starter og landinger i indenrigstrafikken vil gøre det umuligt for Danmark at opretholde den nødvendige internationale trafik på denne lufthavn, så der ligger faktisk også ganske store fordele i, at indenrigsflytrafikken ikke vokser ubændigt.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg giver hr. Dohrmann ordet for en kort bemærkning, og så mener jeg, vi skal lytte til, hvad ordførerne har at sige, inden vi tager flere korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

[Dohrmann]

Hr. Arne Melchior sagde ikke et ord, som jeg ikke er enig i. Jeg mener bare, det er et meget vigtigt punkt, for under en sådan redegørelsesdebat skal alting frem.

En af de ting, som har været meget fremme i den offentlige debat, også fremført af politikere, er udbygningen af indenrigslufthavnen i Kastrup. Og hvis det virkelig går, som hr. Arne Melchior siger – hvad jeg i øvrigt tror det vil gøre – så er det da helt vanvittigt at ofre mange hundrede millioner kroner på udbygning af indenrigslufthavnen i Kastrup.

Vi skal have det hele med og ikke bare stå og udtrykke nogle fromme ønsker.

Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti er glad for både redegørelsen og handlingsplanen. Det giver perspektiverne, således at man kan indrette dette samfund rigtigt. Et industrisamfund bygger på en effektiv trafik, som kan hjælpe erhvervslivet og borgerne. Det er i denne redegørelse afvejet, således at der er noget til den kollektive trafik og noget til den individuelle trafik; der er en god balance.

Hvis vi ser på selve udførelsen, som regeringen tænker sig, ser vi, at det vel er det største samlede oplæg om en trafikpolitisk redegørelse og dermed handlingsplan, der overhovedet er lavet. Der er gennemført så mange af disse ting allerede i denne regerings tid, at man kan sige, at der ikke er nogen regering, der har fået gennemført så mange positive ting for erhvervslivet og borgerne, som denne regering har på trafikområdet.

Ud over det foreligger der nu en fast aftale om Storebælt, og Storebæltsforbindelsen er krumtappen i hele den færdsel og det samspil, der skal foregå mellem Skandinavien og EF. Her kommer Danmark til at spille en virkelig effektiv rolle.

Fra Det Konservative Folkepartis side havde vi gerne set, at broen kunne etableres samtidig for kollektiv trafik, altså togene, og for bilerne, men vi mener, at den aftale, vi har lavet med Socialdemokratiet, er en god, sober og virkelig anvendelig løsning, som vil gavne hele det danske samfund og det skandinaviske-europæiske samarbejde.

Når det nu følges op på et senere tidspunkt af en Øresundsforbindelse, vil man få anbragt Danmark i den broforbindelsesrolle, som Danmark har spillet i historien hele vejen igennem. På trafikområdet vil det være til virkelig gavn for det danske erhvervsliv og for borgerne i Skandinavien.

Med hensyn til udbygningstakten for motorvejene og kommunikationsvejene i Jylland og på Sjælland har vi aldrig nogen sinde fået gennemført så store investeringer som i denne regerings tid, og som vi vil få gennemført efter den handlingsplan, som lægges frem her.

Jeg synes, det er glædeligt, at vi allerede i dag kan sige, at i 1993 er motorvejen fra Padborg til Ålborg udbygget. Så ved folk, hvad de har at rette sig efter. De ved, at samtlige motorveje og motortrafikveje på Sjælland er færdige i 1992. Så ved folk, hvad de har at rette sig efter, og dermed kan den planlægning, der foregår i amter og kommuner, virkelig blive effektiv, således at det amtskommunale og det kommunale vejnet lever op til det, staten fastlægger.

Jeg synes, det er glædeligt, at vi nu er begyndt at tage stilling til kommunikationsvejene fra motorvejene og ud. Jeg tænker her særligt på vejen Kolding–Esbjerg, som i løbet af ganske kort tid skal projekteres og derefter komme ind i anlægsloven, så vi skaber en direkte forbindelse fra Esbjerg til København og fra Padborg til Ålborg og derefter udbygger det i perioden 1993–96 fra Ålborg til henholdsvis Frederikshavn og Hirtshals. Dermed har vi et totalt vejnet fra statens side, som ikke findes tilsvarende i andre lande. Jeg synes, det er glædeligt, for hver gang man investerer i veje, er der tale om sparede penge. Alene i dag må vi regne med, at trafikomkostningerne udgør 10–15 pct. af varens pris i forretningerne, og hver gang vi investerer i veje, kommer pengene hjem.

Inden for den kollektive trafik har man også haft virkelig gode tiltag i denne regerings tid. Indførelsen af IC/3-togene vil bringe det danske togsystem to eller tre grader højere op, end vi nogen sinde har været, idet tiden for afvikling af trafikken bliver nedsat, det bliver mere komfortabelt, og det er et dansk produkt, som vi senere forhåbentlig får lejlighed til at eksportere til udlandet. Konkret giver det en besparelse eksempelvis mellem Århus og København på en time, og

[Ikast]

når Storebæltsforbindelsen står færdig, sparer vi en time mere.

Jeg kan sige til hr. Dohrmann, at det da giver konkurrence til luftfartsselskaberne. Selvfølgelig gør det det, og det skal det også. Der skal være valgmuligheder. Man kan vælge imellem den kollektive trafik på den ene og på den anden måde. Kun derigennem får vi det bedste system.

DSB har i det sidste år gennemført en kampagne for rene tog og rene togrejser. Vi har kun set begyndelsen, men de resultater, der er kommet frem allerede på nuværende tidspunkt, må vi anerkende, og det er glædeligt, at den slags initiativer virkelig breder sig og giver større hygge for de rejsende, som bruger den kollektive trafik.

Vi vil også gerne fra Det Konservative Folkepartis side bringe ros til DSB for den indsats, man har gjort imod volden, hovedsagelig i S-togene. Med den indsættelse af folk, der i øjeblikket foretages, må vi sige, at volden er faldet betydeligt i S-togene, og derved kan folk have tillid til, at der er orden og system i de offentlige transportmidler.

I denne regerings tid er også cykelruterne overalt i landet blevet forbedret. Der har været en masse forsøg, og de er modtaget med blandede følelser, men der har været en nedgang i antallet af cyklister, der er ofre for trafikken, hvilket må skyldes de investeringer, vi her har lavet.

I handlingsplanen anser vi moderniseringen af Esbjergs og Frederikshavns havne som en nødvendighed, men også som en stor fordel for de landsdele, hvor disse moderniseringer foregår.

Så er der udbygningen af vore lufthavne. Københavns Lufthavn er ved at være en af verdens bedste og sikreste lufthavne. Vi har samtidig fået en lufthavn, vi kan være bekendt. At vi har prioriteret indenrigslufthavnen højere end at lave finger A færdig, er ganske naturligt, fordi eksplosionen i lufttrafikken har været så stor, at indenrigslufthavnen ikke længere kan bære den trafik, der er. Så må man være så smidig – også fra Fremskridtspartiets side – at man prioriterer indenrigslufthavnen højere end at gøre finger A færdig.

Dermed får vi bedre forbindelser til Jylland, vi får bedre forhold for de rejsende, dermed er der også mulighed for, selv når Storebæltsforbindelsen kommer, at de ind-

landsrejsende får anstændige forhold, hvad man ikke kan sige at de har i øjeblikket ved de store afgangene i indenrigshallen. Derfor er det nødvendigt, at dette projekt fremskyndes, og det ser vi med glæde på.

Vi ser også med glæde, at Rønne, Ålborg, Odense og Vågar lufthavne skal fornys, og flysikkerheden i disse lufthavne er direkte forbedret, og det er vi lykkelige for.

Med hensyn til handicappede i trafikken får projektet, som ministeren har kaldt »Byen for alle«, fuld støtte fra Det Konservative Folkeparti. Vi har i nogle år nok gjort for lidt for vores handicappede i trafikken. Jeg er glad for de tiltag, der er kommet fra DSB i den kollektive trafik, og jeg er glad for, at Vejdirektoratet i dag er gået aktivt ind i at lave en by for handicappede, og at kommunerne og Vejdirektoratet og dermed staten får et effektivt samarbejde om hele udbygningen, således at vores handicappede venner har mulighed for at gebærde sig i trafikken på samme måde som andre.

(Kort bemærkning).

Jimmy Stahr (S):

Nu har vi jo mange trafikministre i dette land, forhenværende og nuværende, og vi har jo allerede hørt et par stykker af dem i dag. Jeg ved ikke, om det er en kommende trafikminister, der lige stod heroppe. Noget kunne i hvert fald tyde på det, når man hørte hans hyldesttale til den redegørelse, som er kommet.

Det undrede mig alligevel, at man ikke, selv om det eventuelt var en kommende trafikminister, bare for et syns skyld tog en enkelt lille ting op og satte et enkelt spørgsmålstegn ved den. Det var en ubetinget hyldest, som kun kan forklares med én ting: at denne redegørelse åbenbart kan læses på fantastisk mange måder. Det er måske i virkeligheden dens allerstørste svaghed, at man også kan læse den som noget helt fantastisk.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Vi hørte lige den forhenværende trafikminister, hr. Arne Melchior, sige, at han forventede – den betragtning er jeg ganske enig i – en nedgang i antallet af passagerer på indenrigsruterne, når den faste forbindelse over

[Dohrmann]

Storebælt kom. Og så hører vi minsandten den konservative ordfører stå heroppe og gøre sig til talsmand for, at der skal bruges en masse penge på at forbedre forholdene i Indenrigsgården i Kastrup.

Efter min bedste mening er det misbrug af penge, det er fuldstændig uovervejnet. De fleste af de passagerer, der rejser, rejser vel gratis, forstået på den måde, at det offentlige betaler, og de få private, der tager sig sammen til at få spinket og sparet sammen til at købe de dyre billetter, er jeg helt sikker på gerne vil nøjes med de vilkår, der er i lufthavnen i dag, hvis de vel at mærke undgår, at billetpriserne stiger.

Jeg synes, det er en fatal misforståelse, at man kan stå og sige, at nu skal vi i gang med en stor udbygning af Indenrigsgården i Kastrup, samtidig med at vi ved, at passagerantallet vil falde.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jamen jeg vil gerne belære hr. Dohrmann én gang til.

Luftrafikken har i perioden 1983-1986 været konstant stigende. Hvis denne stigningstakt fortsætter, vil det være direkte ødelæggende for Københavns Lufthavns renommé, hvis forholdene ikke ændres. Vi har 7-8 år, inden Storebæltsforbindelsen står færdig, og i denne periode skal de gæster, der kommer fra Jylland eller skal videre til Jylland, også have en ordentlig betjening.

Selv om vi regner med en 20 pct.s nedgang i flytrafikken mellem provinsen og København, når Storebæltsforbindelsen står færdig, kommer vi, hvis den udvikling, der har været i luftrafikken indenlands, bare fortsætter en lille smule, til at ligge på et højere niveau end i dag. Det er uanset - som hr. Dohrmann peger på - om luftrafikken fra Fyn ikke bliver særlig stor, muligvis fra Sønderjylland ikke så stor, fra Billund Lufthavn ikke så stor. Man kan lave en prognose. Uanset dette vil det være en god investering, ikke alene for de 7-8 år, der kommer, men også for tiden derefter.

Jeg tror, at der bliver brug for en lufthavn, der er endnu større end den, vi har. Både hr. Dohrmann og jeg har været ovre at se i USA, hvor galt det kan være, når lufthavne er for små, og det vil vi ikke risikere her.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er blot for lige at få ministeren til på et eller andet tidspunkt at forklare, hvor han har de 20 pct. fra som den eneste nedgang, man får. Jeg mener, alle beregninger over, hvad der vil ske, viser, at enhver form for almindelig trafik, altså den dér Business Class-trafik mellem København og provinsen, måske bortset fra Ålborg, stort set vil blive spist af den faste jernbaneforbindelse. Jeg vil gerne vide, om det er, fordi man har så stærke tal for fødekædeforbindelser, at man nu planlægger den absurde udvidelse, som selvfølgelig igen kommer i folketingsmedlemmernes synsfelt, fordi det er det eneste, de ser af trafiksystemet i dette land.

Helge Sander (V):

Indledningsvis vil jeg gerne takke ministeren for redegørelsen. Uanset hvordan redegørelsen bedømmes, er det 6-8 meget spændende år, vi står over for på det trafikpolitiske område.

Noget af det meget væsentlige er Øresundsforbindelsen. Når jeg nævner den allerførst, er det, fordi jeg blev animeret af den socialdemokratiske førsteordfører, hr. J. K. Hansen, der nævnte Øresundsforbindelsen og sagde, at den var der ikke særlig meget kød på, idet man var i gang med at lave en undersøgelse. Jamen, hr. J. K. Hansen, den undersøgelse bliver formentlig lavet således, at man er i stand til at komme videre. Det er det, der er hele ideen med det.

Det hænger sammen med, at der måske ikke foreligger så fiks og færdig en plan, som man vil komme med fra Socialdemokratiets side, oppositionen i dag. Det kan der ikke gøre, for der sker hele tiden en udvikling. Der er også økonomien at tage hensyn til, som vi allerede har hørt. Det kan vi ikke komme uden om. Derfor må man hele tiden afpasse det efter dels behovet, dels selvfølgelig de muligheder, der er.

Men det ændrer ikke ved, at vi også føler, at Øresundsforbindelsen er en fantastisk vigtig del af en helhed, som vi gerne vil arbejde for på det trafikpolitiske område. Her tænker jeg selvfølgelig ikke mindst på den balance, som ligger i hele Storebæltsaftalen, som er blevet indgået: at vi ikke alene får en forbindelse over Storebælt, men også har to mulig-

[Hølge Sander]

heder ad søvejen. Vi får længdeaksen fra Sverige ned over Sjælland og Lolland-Falster og sydpå, og endelig får vi udbygningen i det jyske område. Det er en fantastisk vigtig ting, at den balance bliver opretholdt.

Derfor de kritiske bemærkninger om Øresund. Det er ikke en underkendelse af, at det er en vigtig del i denne helhed, absolut ikke, men i første omgang er det Storebæltsforbindelsen, vi skal have i gang. Men vi vil meget gerne fastslå, at vi føler det vigtigt, at man ikke bruger alle ressourcer på Storebæltsforbindelsen. Der er en række andre ting, der må klares sideløbende. Det bliver i høj grad et spørgsmål om prioritering.

Det er klart, at vejnettet spiller en fantastisk vigtig rolle, når vi ved, at 90 pct. af den daglige persontrafik foregår på vores veje. Det er klart, som den socialdemokratiske ordfører startede med at sige, at det vedkommer os alle sammen, det interesserer alle. Derfor er det vigtigt, at det bliver løst på så tilfredsstillende en måde som overhovedet muligt. Aktuelt har vi meget store vedligeholdelsesproblemer, det må vi erkende.

I den forbindelse kan jeg ikke lade være med at sige, at måske skulle man overveje, om man skulle lægge endnu mere ud til amter og kommuner af det, der er i statsvejsregi, selv om det i dag kun er 6-7 pct.

Men der er også et andet spørgsmål, når vi taler om balance. Vi har forsøgt at dække hele landet ind, men når jeg ser det materiale, vi har fået lagt på bordet i dag, og med tilfredshed konstaterer, at Nordjylland er blevet dækket ind, er der et stort område i det vestjyske, ikke mindst Ringkøbing Amt, hvor der tilsyneladende ikke skal ske noget på denne side af årtusindskiftet, hvis vi ser på de overordnede vejforbindelser.

Det kan nok undre, at der ikke er blevet taget lidt hensyn til, at man f.eks. har en strækning, der hedder Hammerum-Herning, som har en trafikintensitet, der er helt på højde med f.eks. Støvring-Ålborg, nemlig 18.000 biler i døgnet. Netop i dette område, som fører en tilbagetrukken tilværelse i materialet, er der i de seneste år sket en fantastisk erhvervsudvikling, og der er blevet øget beskæftigelse, modsat visse andre dele af landet. Vi kan ikke se bort fra, at de diagonaler, der hedder Vejle-Struer og Herning-Århus, er bærende for en meget, meget stor del af langturstrafikken i det jyske område.

Der er blevet talt lufthavne, og der er blevet talt koncessionsforlængelse. Med hensyn til koncessionsforlængelsen nærmer vi os målet, men vi må nok sige, at vi har en koncession i øjeblikket, der går til 1995, så vi synes, det er rimeligt, at trafikministeren får mulighed for at få de sidste ting bragt på plads.

I relation til EF er der visse liberaliseringstanker, og jeg synes nok, at man netop i lyset af den debat, der lige har været om provinslufthavnene, må bede trafikministeren om at være opmærksom på de muligheder, der er vedrørende de jyske lufthavne i relation til udlandet, når man får en øget liberalisering. Det er en vinkel på konkurrencesituationen, som jeg er fuldstændig enig med hr. Ikast i er meget afgørende for, at det hele fungerer mere tilfredsstillende og mere effektivt. Vi kan kun hilse med tilfredshed, at Storebæltsforbindelsen giver øget konkurrence, også i forhold til lufttrafikken. Som sagt tror vi, det er et område, hvor der sker så meget, at får vi det stillet rigtigt an på de rigtige betingelser, er der absolut store udviklingsmuligheder.

Jeg vil ikke komme nærmere ind på det, også hr. Ikast var inde på, nemlig alle de ting, der er sket på det her område i denne regerings tid. Dog synes jeg nok, man kan glæde sig over, at der er blevet udstedt betydelig flere kørselstilladelser til danske vognmænd, end det har været tilfældet tidligere, alene de sidste par år et par tusinde. I det hele taget har vi på vejtransportens område et vist håb og tiltro til, at liberaliseringstanken i EF-sammenhæng vil være fremmende.

Jeg talte før om det vestjyske område set i et erhvervsmæssigt perspektiv. Vi må erkende, at det, vi beskæftiger os med i dag, interesserer den enkelte; jamen det betyder så sandelig også kolossalt meget for hele udviklingen af samfundet og ikke mindst erhvervslevet. Et eksempel er havnene, der er blevet nævnt, Esbjerg og Frederikshavn. Vi kan bare se, hvad der er sket i Hanstholm: forholdene i et helt område af landet er blevet forbedret betydeligt ved hjælp af en effektiv havn deroppe.

Jeg vil også gerne slå et slag for cyklerne. Det er der også gjort i redegørelsen. Jeg synes, der er god grund til at understrege, at det er vigtigt, at det er noget, vi videreudvikler. Når 7 pct. af den daglige transport foregår ved cyklens hjælp, er det et område, hvor

[Helge Sander]

vi med god ret kan bruge nogle ressourcer. Vi er særdeles tilfredse med den udvikling, der er sket, ikke mindst i storbyerne, men også ca. 1/3 af vores hovedlandeveje er forsynet med et eller andet, der er forbeholdt cyklerne.

Endelig vil jeg nævne den kollektive trafik. Der er blevet talt om denne, som om det var noget, vi var imod. Vi mener absolut, det skal være et tilbud. Det skal endda være et forhåbentlig attraktivt tilbud, ikke mindst i hovedstadsområdet, hvor det ganske enkelt er nødvendigt for, at det hele kan fungere.

Jeg tror, det er vigtigt, at man i forbindelse med den kollektive trafik ikke alene ser på det rent prismæssige. Det er selvfølgelig af afgørende betydning, men jeg tror absolut også, at man med hensyn til den kampagne, som nu er startet, »Ren rejse«, skal være opmærksom på, at det er et område, man skal forsøge at videreudvikle, for det betyder ganske afgjort meget, om vi kan få flyttet nogle over til den kollektive trafik.

Alt i alt en række spændende perspektiver på området, og i hvert fald i første omgang tak til ministeren for det, der ligger på bordet her i dag.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Tak, højtærede formand! Jeg ved godt, at formanden mener, at korte bemærkninger er en uskik, og det er de måske også, men nu er det jo sådan, at taletiden er meget kort og der er mange ting, vi gerne vil have frem.

Hr. Helge Sander kritiserede mig for at have kritiseret regeringen for, at der ikke stod noget konkret om en fast forbindelse over Øresund. Nu er det sådan, at en sådan redegørelse og en debat som i dag også skulle give nogle signaler til befolkningen, til forskellige egne af landet, om, hvad en regering egentlig ønsker at gøre, og hvad en regering ønsker at tage fat på.

Der står altså, at der foretages nogle undersøgelser, det erkender vi, og der står, at disse undersøgelser forventes afsluttet i løbet af 1987. Jeg synes, at befolkningen og alle vi andre har krav på at få at vide, hvad regeringen egentlig vil. Vil regeringen komme med en plan? Ønsker regeringen, at en fast forbindelse over Øresund skal etableres i dette århundrede? Det synes jeg vi har et vist krav

på at få at vide. Jeg mener, hovedstadsregionen har krav på at få det at vide. Jeg mener også, man på den svenske side har et vist krav på at få det at vide.

Ole Henriksen (SF):

Det er som nævnt af andre ordførere sjældent, at vi har en trafikpolitisk debat, hvor man ser på de mere overordnede sammenhænge. Der er grund til at takke ministeren for, at vi nu har fået denne redegørelse med tilhørende handlingsplan. Det er da rigtigt, at der i dag næppe bliver tid til at gå i dybden med de enkelte punkter, for hvert enkelt af de store hovedområder kunne der holdes en redegørelsesdebat om. Derfor må vi prøve at kigge på de sammenhængende problemer, der er.

Det er på høje tid, at vi får skabt klarhed over, i hvilken retning vi ønsker at gå, altså hvilke transportformer vi ønsker. Hvor skal vi sætte vores relativt sparsomme ressourcer ind? Hvor opnår vi den bedste og billigste driftsøkonomi? Hvor får vi den mest sikre trafik med det mindste antal ulykker og dødsfald? Hvordan kan vi skabe en trafik med de mindst mulige miljøgener? Det er for SF nogle af de væsentligste spørgsmål, som vi mener skal besvares her i dag fra ministerens side, spørgsmål om, hvilke holdninger der på disse områder præger regeringens trafikpolitik.

Jeg mener ikke altid, den er i overensstemmelse med disse punkter, men det er altså disse områder, det er nødvendigt at få vurderet i og med, at vi skal planlægge videre frem i tiden, og det er mange milliarder kroner, som skal puttes ind i trafikken i årene fremover.

F.eks. mener vi ikke, at det spiller nogen væsentlig rolle i denne debat, om man kan komme en halv time hurtigere frem fra Århus til København, eller om man kan komme til Ålborg på 4 timer i stedet for 5 timer. Dermed har jeg også sagt, at der faktisk sættes nogle grænser for, hvad vi skal investere i af hurtiggående materiel eller overlydsfly eller tolvcyklindrede biler med turbolader og tog, der kan køre 400-500 km i timen. Det er ikke alene geografien, der sætter begrænsninger på dette område. Det er også et spørgsmål om, hvor meget materiel vi skal investere i på disse områder, for at gevinsten rent fak-

[Ole Henriksen]

tisk kan stå mål med investeringerne, altså gevinsten på den halve time hurtigere til Århus. Det er ting, som man bedre kunne have en diskussion om, hvis man boede i USA eller i Sovjetunionen med de store afstande, men her skal vi jo næsten trykke på bremsen, inden vi er kommet i gang, hvis vi får så hurtige transportmidler, og det synes jeg ikke vores penge skal bruges til.

Når jeg trækker dette frem, er det, fordi der i handlingsplanen er lagt stor vægt på hastighedsspørgsmålet. Det var de samme forudsætninger, som lå til grund for den sammenlagte færgefart mellem Halsskov og Knudshoved, dvs. at der også kom et IC/3-tog osv., og at man kunne komme til Århus på mindre end 3 timer. Det synes jeg da også var værd at overveje.

Hr. Tommy Dinesen vil senere komme ind på spørgsmålet om den faste forbindelse over Storebælt og også om de Kattegatruter, vi har – eller måske ikke skal have længere – men det skal allerede nu understreges, at SF ikke føler sig bundet af det forlig, som er indgået mellem regeringen og Socialdemokratiet om en fast forbindelse over Storebælt, ej heller af, i hvilket omfang vi skal have Kattegatruterne. Vor tilkendegivelse på dette område går ene og alene ud på, at vi i givet fald, hvis der er et flertal for en fast forbindelse, vil fremme den kollektive trafik mest muligt. Den stilling har SF altså taget.

Af redegørelsen fremgår det, at 90 pct. af persontrafikken og 70 pct. af godstrafikken foregår på vejene. For jernbanen viser tallene, at der på landsplan transporteres ca. 10 pct. på henholdsvis gods- og personsiden. Tallene for DSBs vedkommende er noget større, når man snakker om den rene øst-vest-trafik, men under alle omstændigheder mener vi, at de er utilfredsstillende. Det vil altså sige, at vi ønsker at få flyttet en del af trafikken fra vejene over til jernbanerne.

Deraf kan man dog ikke slutte, at SF er imod, at vi har et godt og sikkert vejnet, og at vi til enhver tid har gode motorveje, når det gælder de meget trafikerede strækninger. Vi lægger også meget stor vægt på et godt vedligeholdelsesniveau på de eksisterende veje. Så vi er ikke imod, at vi har den vejpolitik, at man sikrer bilismen den bedste mulighed for at færdes. Bilismen er jo kommet for at blive, det er helt givet.

Det, vi er imod, er altså den vejpolitik, som skiftende regeringer har ført, og som har tilskyndet og fremmet bilismen. Man har fremmet landevejstransporten, og samtidig har man tilsvarende sat DSB og hele jernbanen på sultekur. Det er her, vi gerne vil have, at man fik det omvendte syn på det, at man altså fik sat investeringerne inden for jernbanerne i vejret frem for at forcere på hele vejområdet.

Der er jo så mange områder, hvor jernbandedriften er kvalitativt overlegen. Det gælder ikke alene på det driftsøkonomiske område, men altså også, når der er tale om sikkerhed, forurening og støj.

Sikkerhed, det er både når det gælder frekvensen af personskader sammenlignet med personskader og dødsfald på landevej, og når det gælder transport af gods og især af farligt gods.

Når det gælder forurening, siger det sig selv, at de mange motorer, som er i gang på landevejene for at transportere få personer eller ganske få tons gods, forurener mere end de enkelte lokomotiver, der er spændt for mange gange flere vogne med meget mere gods og med mange flere personer i.

Havde man på den måde forkælet DSB, så havde man formentlig i dag allerede haft eldrift på vores hovedstrækninger. I stedet må vi konstatere, at dette projekt bliver forsinket mere og mere og udskudt til fordel for andre investeringer. Det er utilfredsstillende.

Når det gælder støjniveauet, kan man roligt sige, at der i de senere år har været en total proportionsforvrængning i debatten, når man sammenligner den støj, der kommer fra jernbanestrækninger, med den, der kommer fra vejtrafikken. Målt på døgnbasis kommer der mange gange mere støj fra vejtrafikken, end der gør fra jernbanen, og 10 gange så mange husstande er generet eller støjramt af vejtrafikken som af jernbanetrafikken. Debatten om støjen fik jo også en skævvridning i den offentlige debat, da man etablerede DanLink-linjen, og det til trods for, at DSB har gjort sig store anstrengelser for at få dæmpet støjen her til et niveau, som ligger under miljøstyrelsens krav. Man kunne ønske, at man med samme ildhu prøvede at få bekæmpet vejstøjen.

Jeg skal til allersidst lige nævne to korte ting. Det første drejer sig om den kollektive trafik i Storkøbenhavn, som vi mener er ved

[Ole Henriksen]

at blive kvalt af privatbilismen; den kan simpelt hen ikke klare mere. Det kan selvfølgelig have sin årsag i forkerte udbygningsplaner med kontorhuse osv., men rent faktisk er problemet der, og vi kender det fra andre storbyer. Det løses kun ved at udbygge den kollektive trafik, og det vil sige, at vi skal have en undergrundsbane under den indre by, og at vi skal have en tunnel til Amager, og vi må stille det krav til de kommende års trafikinvesteringer, at dette prioriteres højt.

Jeg vil senere komme tilbage og tale lidt om lufthavnen.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er udmærket med en årlig debat her i Folketinget om trafikpolitikken. Jeg ville nok have foretrukket, at ministeren havde fremlagt sin redegørelse og sin handlingsplan ved folketingsårets begyndelse; så ville Folketingets trafikudvalg have haft en mulighed for med denne plan som baggrund at foretage en samlet vurdering af samtlige de anlæg, som vi undervejs møder. Vi havde fået bedre mulighed for at bruge tid i udvalget på at beskæftige os med handlingsplanens enkelte punkter. Men bedre sent end aldrig, og redegørelsen er omfattende, mere omfattende, end vi tidligere har set det.

Der er imidlertid et par ting, der er ret afgørende for, om en debat om denne redegørelse skal føre til noget som helst. Det er for det første en forudsætning, at det ikke forholder sig som beskrevet i en stor søndagsavis, at fattede beslutninger i administrationen er svære at rukke for en minister, at man altså er åben over for de signaler, der kommer herfra, at ministeren er åben, at administrationen er åben. Og det forudsætter naturligvis også, at vi er parate til at give nogle signaler, der kan forstås, og som der kan prioriteres efter. Hvis man blot ender med at sige ja til alt, gennemført så hurtigt som muligt, og slipper nemt om ved det ved ikke at pege på, hvilke projekter der skal prioriteres først, så er der heller ikke givet retningslinjer for administrationen eller for ministeren.

Men før der skal tages stilling til, hvilke enkeltprojekter i en samlet trafikplan man ønsker fremmet, og hvilket omfang de skal have, må man forsøge sig med en målsætning for den trafikale udvikling i Danmark.

Ministeren har i sin redegørelse givet sin version af en trafikpolitisk målsætning ved at fremhæve effektivitet og ved at pointere, at der skal tages hensyn til trafikens skadevirkninger m.v. Jeg vil ikke forkaste denne målsætning, men jeg vil udbygge den. Jeg mener, det er nødvendigt, at man klart formulerer målsætningen, før man går i gang med prioriteringen.

Ministeren siger et andet sted i redegørelsen, at det i debatten ikke drejer sig om den kollektive trafik kontra den individuelle, altså et enten-eller, men om et både-og. Det er jeg også enig med ministeren i. Men der er trængsel på vore veje, især i og omkring de større byer. Der er en stigende transportforurening, et stigende energiforbrug i transporten. Der er trafikikkerhedsmæssige vanskeligheder, og der er store sociale og økonomiske hensyn at tage. Det fører for mig frem til, at en trafikpolitisk målsætning, en investeringsmålsætning i trafikken, må fremhæve den kollektive trafik helt klart.

Vi mener, det er nødvendigt, at den kollektive trafik får tilført stigende ressourcer år for år, således at serviceniveauet kan forøges, og således at den kollektive trafik gradvis overtager en stadig større del af såvel person- som godstransporten.

Det Radikale Venstre har haft denne målsætning som baggrund for vores stillingtagen til enkeltprojekter og for vores ønske om, at der på de årlige finanslove blev afsat flere midler, end tilfældet var i de første udkast til investeringer i den kollektive trafik. Vi tror ikke på, at ændringer i forholdet mellem brugen af den individuelle transportform og den kollektive kan ske alene ved, at man lægger hindringer i vejen for, fordyrer brugen af den individuelle transportform. Det vil ramme socialt skævt. Det er altså investeringsvejen, vi skal gå for at ændre på dette forhold.

Ministeren fremhæver i handlingsplanen, at den årlige forbedring af driftsresultatet inden for DSB skønnes at ligge på omkring et par hundrede millioner kroner, og at dette beløb skal anvendes til merinvesteringer, bl.a. som følge af den mertransport for DSB, der følger af den faste forbindelse over Storebælt. Jeg er ikke uenig med ministeren i, at det er nødvendigt at afsætte flere midler i denne forbindelse, men jeg kan ikke begribe, at ministeren oven på denne rigtige iagttagelse så 3 linjer længere nede i sin handlings-

[Bilgrav-Nielsen]

plan opstiller et investeringsbeløb for DSB, som i 1988 er 300 mill. kr. lavere end i 1987, og som i de følgende år falder yderligere. Her er der altså noget, der ikke hænger sammen.

I øvrigt synes jeg, at der mangler lidt. Der er ikke helt overensstemmelse på dette felt mellem den finanslovsaftale, Det Radikale Venstre og regeringen indgik, og så de tal, der her er opført for 1988 og frem.

Det Radikale Venstre kan under ingen omstændigheder acceptere, at et afledt investeringsbehov som følge af den faste forbindelse over Storebælt skal føre til beskæringer af nødvendige investeringsforøgelse på DSBs områder eller på andre trafikområder i øvrigt.

Vi hører dagligt fra mennesker – og jeg har undertiden selv oplevet det – at serviceniveauet især i regionaltrafikken her omkring hovedstaden er alt for lavt, at der er for lille en kapacitet, at der er for stor usikkerhed i driften, simpelt hen for lavt et serviceniveau. Det må ikke gå sådan, at vi på grund af den faste forbindelse over Storebælt og de investeringer, den kræver, forsømmer dette område. Også i det her nævnte område skal der ske en opprioritering af indsatsen.

Jeg er tilfreds med, at ministeren nævner en forbedring af fjerntrafikken og regionaltrafikken i sin plan. Jeg synes, det især er glædeligt, at man overvejer at genåbne visse lukkede stationer, og at man overvejer at genåbne persontrafik på visse strækninger, som i dag kun har godstrafik. Jeg mener, at det især er vigtigt, som ministeren også påpeger, at dette kan blive en fremgangsmåde i de vestlige dele af landet, hvor erhvervsudviklingen jo for alvor finder sted.

Med hensyn til vejplanerne i øvrigt, som de er skitseret, har jeg ikke mange indvendinger. Jeg mener stort set, der er prioriteret rigtigt, blot man formår at fastholde, at det er de nordvestlige og de nordlige dele af Danmark, der nu står for tur, og at der ikke her må ske beskæringer eller reduktioner som følge af større investeringstryk andre steder.

Hovedstaden er et særligt problem. Ministeren siger, at der kræves overvejelser, og jeg går ud fra, at ministeren hurtigt vil nå igennem disse overvejelser og komme med et udspil til Folketinget. Jeg mener, at der her er tale om et problem, der drejer sig om både

slidt materiel, forringet service, for lille kapacitet og måske også en uhensigtsmæssig organisation. Men det er vigtigt, at ministeren hurtigt får lagt en plan for, hvordan dette særlige og meget store problem kan gribes an. Det er ikke en løsning at øge muligheden for eller forstærke ønskerne om en større del af transporten via biler i dette byområde; det må gå den anden vej.

Om de faste forbindelser skal jeg ikke sige meget. Den faste forbindelse over Storebælt har jo sin egen debat og er under specialovervejelse i Folketingets trafikudvalg i øjeblikket. Men jeg synes, der er noget, der tyder på, at den nuværende minister lider lidt af den samme sygdom, som så mange tidligere trafikministre har lidt af: alt på samme tid, så stort og så flot som muligt. Monumenterne står i horisonten, og de skal altså gennemføres; det er der store samfundsøkonomiske fordele ved, siger man.

Jeg er ret sikker på, at hvis man er enig med mig i, at vi bør prioritere brugen af den kollektive trafik, så er det vigtigt, at vi først og fremmest interesserer os for jernbaneforbindelser over Storebælt, over Øresund og over Østersøen, før vi begynder at spekulere på faste forbindelser for biler.

Arne Melchior (CD):

Jeg ved ikke, hvad det er for monumenter, hr. Bilgrav-Nielsen taler om. Jeg tror, at antallet af trafikplanlæg og -projekter, som er udført, og som skulle være blevet fortrudt, kan regnes på en halv hånds fingre. Den eneste store fejl, vi nok har gjort, er nedbrydningen af cykelstier i visse år. Det var nok ikke særlig forudsende, men det har ikke noget med monumenter at gøre.

Må jeg så vende mig til trafikministeren og gratulere ham med, at det faldt i hans lod at give den første samlede trafikpolitiske redegørelse til Folketinget siden 1975. Den har han fået færdig kun godt ½ år efter sin tiltræden. Jeg har læst redegørelsen, og jeg finder den fyldig, og jeg finder den velformuleret og også velbalanceret, og det vil jeg gratulere både ham og hans medarbejdere med.

Der er mange gode ting, der kunne fremhæves, men tiden er jo knap. Jeg skal især fremhæve ministerens påpegning af både-og-kravene. Jeg skal senere komme tilbage til det, men der er altså på mange af

[Arne Melchior]

trafikkens områder ikke tale om et enten-eller, men om et både-og. Det synes jeg står klart og utvetydigt, og det synes jeg er en god målsætning.

Jeg vil også benytte lejligheden til at kvittere med stor glæde for, hvad der står om de handicappede og deres muligheder i trafikken. Det er et overordnet, vigtigt samfundsarbejde, som haster. Jeg vil gratulere ministeren med, hvad jeg mener at vide er hans egen originale idé, det, som man kalder »Byen for alle«. Jeg håber, at det vil blive realiseret inden for den tidsfrist, som ministeren angiver. Jeg tror, det kan blive til velsignelse for vore egne handicappede, nemlig derved, at det vil sprede sig ud over landet, og jeg tror såmænd, at vi vil kunne tiltrække myndigheder fra hele verden, der vil komme og se noget sådant, således at det også kan komme handicappede i andre lande til gode snarest muligt.

Om dette har jeg et lille hjertesuk i spørgsmålet om handicappede. Der står i redegørelsen, at både trafikmidler og vej- og baneanlæg bør indrettes sådan, at de i videst muligt omfang tilgodeser osv. Jeg går ud fra, at ministeren med dette »bør« har ment »skal« indrettes således. Der står lidt senere i samme afsnit, at det er op til den enkelte udførende virksomhed at sikre handicapegnethed. Det synes jeg er lidt for svagt. Det må ikke være op til den enkelte. Det må være et klart signal fra dette hus og fra regeringen og fra ministeren om, at det er noget, de skal gøre og ikke kan slippe fri for.

Må jeg så opstille, som jeg tidligere har nævnt det et andet sted, hvad jeg ser som trafikens tre hovedbud, nemlig sikkerhed, fremkommelighed og valgfrihed. Jeg skal behandle dem alle tre så kort, som jeg kan.

Med sikkerheden ligger det jo sådan, at den trafikalt i vid udstrækning ligger under justitsministeren. Da han nu ikke er til stede her, vil jeg indblæse trafikministeren den idé, at tale med sin kollega om at fremsætte lovforslag om, at lastbiler på motorveje må få en større hastighed end de nugældende 70 km/t. Jeg mener at have konstateret, at der vil være flertal i Folketinget for en sådan ændring, og den vil ene være godartet, ikke blot hurtighedsmæssigt, men også sikkerhedsmæssigt.

Vi kan naturligvis ikke, når det gælder det sikkerhedsmæssige, stille os tilfreds med de

ulykkestal, de tal på sårede og lemlæstede, der nu foreligger, og som er lavere, end de var for en del år tilbage, men som stadig væk er for høje; de er ligesom frosset fast. Her skal det understreges, at gode, brede, sikre og også fremtidsindrettede veje er af overordnet vigtighed.

I den forbindelse vil jeg gerne fremhæve Vejdirektoratets vigtighed for vort samfund. Jeg vil gerne advare imod, at man nedbringer styrken i Vejdirektoratet. Det er glimrende med dygtige amtslige og primærkommunale vejvæsener, dem skal vi sandelig også have, og jeg er vidende om, at disse har et fortrinligt samarbejde i det daglige med Vejdirektoratet, og det tjener alle disse myndigheder til ære, men vort Vejdirektorat, som er internationalt berømt, og som virkelig er af højeste klasse, må ikke bringes i fare for at miste ekspertise, for så vil heller ikke amtslige og kommunale vejvæsener være tjent dermed.

Jeg går så over til bud nummer 2: fremkommelighed. Trafik haster, trafik i betydningen transport haster. Man begiver sig ikke hjemmefra for at være undervejs, men for at nå frem, respektive for at nå hurtigst muligt tilbage igen. Det er bl.a. også derfor, at de faste forbindelser over Storebælt og Øresund skal bygges, og jeg vil da ikke undlade også at nævne Østersøen. Vi må leve op til den rolle af forbindelse – af bro, bridge, link – som Danmark er mellem Skandinavien og det europæiske fastland.

Jeg kan ikke begribe, at hr. Bilgrav-Nielsen bliver ved med at sige, at det kan medføre beskæringer af andre trafik anlæg, f.eks. for DSB, at man opfører den faste forbindelse over Storebælt. Det er blevet imødegået så grundigt gang på gang, at jeg er forbløffet over, at han begynder på det igen.

Men det haster altså, enten det er personer, eller det er gods/varer, der skal transporteres. Tid er penge, og det er ærgerligt at se i stribevis af store lastbilvogntog stå og vente, medens færgen sejler fuld af sted. Også af denne grund haster det. Jeg vil gerne opfordre trafikministeren til at fremskynde processen mest muligt. Det er snart et år siden, at aftalen blev indgået, og nu må altså spaden i jorden eller ploven i vandet!

Så er der spørgsmålet om valgfrihed. Så vidt vi har råd til det, og så vidt sikkerhedshensyn tillader det, bør der for borgerne som

[Arne Melchior]

private eller som virksomheder, professionelle, være den størst mulige valgfrihed med hensyn til, hvordan man vil lade sig selv eller det, man skal have transporteret, komme frem. Det kan afhænge af mange ting: hvor mange der skal transporteres eller hvor meget, hvor meget det haster, hvornår det foregår, hvad art det har, hvordan vejret er, osv. osv. Det skal være sådan, at der er valgfrihed, som sagt så langt sikkerheden og økonomien kan holde.

Dette med valgfriheden går på to forhold, nemlig dels valget mellem den hårde og den bløde trafik, dels valget mellem den kollektive og den individuelle trafik, og det er jo om dette, ministeren har sagt: det er ikke et enten-eller, men et både-og.

Det vil sikkert glæde cykelfolket, at afsnittet om cykler fylder lige så meget som afsnittet om privatbiler i redegørelsen, og det kan cykelfolket udmærket have fortjent. Der er til syvende og sidst 4 millioner cykler i dette land, så der må jo være mange af os, der er cyklister.

Men jeg vil også spå, at der vil blive bestående flere private biler, uanset om hr. J. K. Hansen og hr. Bilgrav-Nielsen kan lide det eller ej. Det vil der automatisk blive, og jeg er ikke enig med hr. J. K. Hansen i, at det er nationaløkonomisk uacceptabelt. Det er absolut acceptabelt at give den maksimale valgfrihed, men det er altså ikke på nogen måde i modstrid med, at den kollektive trafik i frekvens, i service, i prisbillighed skal være så attraktiv, at denne også er en af de valgmuligheder, alt efter som situationen er.

Under den kollektive trafik skal jeg have nævnt, at DSB står rosende omtalt og med rette. Men hvad ikke alle er opmærksomme på, ikke hele tiden i hvert fald, er, at tilskudsandelen af omsætningen er lavere hos DSB, end statsbaners tilskudsandele er i de fleste os omgivende lande, og da den så yderligere er for nedadgående, er det altså et tegn på, at også denne offentlige service fungerer overordentlig fortrinligt.

Den kollektive trafik kan så være privat eller offentligt organiseret, men uanset hvad den er, er den i høj grad vigtig og skal altså indgå i valgfriheden over for den individuelle trafik.

Om luftfart skal jeg kort sige, at jeg har glædet mig over i ministerens redegørelse at se omtalen af den koncessionslov, som han

selv har fremsat forslag om i Folketinget i november i fjor. Nu er redegørelsen jo givet i marts i år, så den er endnu nyere. Koncessionsloven er nu vedtaget både i Sverige og i Norge; den omtale, som denne sag får i redegørelsen, viser klart, at ministeren helt og fuldt står bag det, som han har lagt op til med lovforslaget. Jeg håber, at det er et tegn på, at denne koncessionslovgivning, lige så vel som Storebælt for øvrigt, nu snart kan passere anden og tredje behandling her i Folketinget.

Mit sidste ord, før tiden udløber, skal være en henvisning til, at der nok er en lille skrivefejl dér, hvor der i redegørelsen i afsnittet om veje står, at »vejforbindelserne til Vendsyssel skal udbygges og færdiggøres senest i 1996«. Jeg tror, det skal være vejforbindelserne ikke »til« Vendsyssel, men »i« Vendsyssel. Det må være det, der er ment, og det signal skal da også være givet ved denne lejlighed, at der står et samlet Folketing bag.

Jeg slutter, som jeg begyndte, med en gratulation med, at trafikministeren har kunnet give os denne udmærkede redegørelse.

Steffensen (KRF):

Da mit partis ordfører, fru Inger Stilling Pedersen, ikke kan være her i dag, skal jeg på Kristeligt Folkepartis vegne fremlægge vore synspunkter i forbindelse med den handlingsplan og den redegørelse, som trafikministeren har fremlagt for Folketinget.

Jeg vil først gerne takke for begge dele. Vi finder, at der i såvel redegørelsen som handlingsplanen er afstukket linjer, som er værdifulde for os med hensyn til de prioriteringer, som Folketinget må foretage angående de trafikpolitiske tiltag i de kommende år.

Beslutningen om at bygge Storebæltsforbindelsen aktualiserer jo en samlet trafikpolitisk stillingtagen, da Storebæltsforbindelsen påvirker mange sider af vort samfundsliv. Vi udtrykker fra Kristeligt Folkepartis side tilfredshed med, at denne beslutning er truffet, og at der er den bredde bag den, som tilfældet er.

Formålet med en trafikpolitisk stillingtagen er at skabe og udbygge en effektiv afvikling af gods- og persontrafikken, både lokalt, regionalt og landspolitisk.

Man kommer ikke uden om – hvad enten man nu kan lide det eller ej – at bilen er det

[Steffensen]

helt dominerende transportmiddel i Danmark. Vi kan have den mening, at der var nogle steder, hvor det var formålstjentligt, at noget andet var tilfældet, men det hindrer jo altså ikke, at det er nødvendigt for ganske mange mennesker i vort samfund i det daglige for at nå til og fra arbejde at have bilen som transportmiddel. For personer udgør privatbilen jo op mod 70 pct. af den samlede transport, hvor busser er helt nede på 14 pct., tog 8 pct. og cykler 7 pct.

I den forbindelse vil jeg også takke ministeren specielt for afsnittet i handlingsplanen om cyklerne og cyklisternes forhold. Vi finder det i Kristeligt Folkeparti særdeles væsentligt, at man så konstruktivt har arbejdet for at sikre mulighederne for cyklisterne igennem de år, som ligger bag os, og vi er tilfredse med, at ministeren tilkendegiver, at der fortsat er tanker om at udbygge dette på rimelig vis. Vi er naturligvis indforståede med, at der ikke kan være anlagt cykelstier langs alle Danmarks lande- og hovedveje, men derfor må vi så meget des mere prioritere de steder, hvor vi så gennemfører en regulær cykelsti ved siden af vejbanerne.

Det er jo ikke et spørgsmål om at tilgode-se den kollektive trafik frem for den individuelle trafikform; hver trafikform skal bruges, hvor den er mest hensigtsmæssig. Her tænker jeg ikke mindst på København og i øvrigt de store byer. I Københavnsområdet har der været og bør der være et særdeles velfungerende kollektivt trafiknet.

Men ikke blot i København. Kristeligt Folkeparti er enig i, at der ude over landet bør være et tilbud om en kollektiv trafikform for personer, som ikke selv har mulighed for at eje en bil.

Det stiller os over for det problem, at der er et underskud, som skal dækkes. Det er vi klar over, men vi vil gerne gøre opmærksom på, at den kollektive trafik efter vores opfattelse må prioriteres højt og udbygges.

Der er tale om specielle forhold i København. Her synes jeg man må overveje, om man fremover skal tænke på det, som vi ser realiseret andre steder i Europa, nemlig at den indre by gøres bilfri. Vi ser jo, hvordan problemerne hober sig op, ikke bare med hensyn til parkering, men også med hensyn til miljønedbrydende faktorer. Derfor synes jeg, at det er en tanke, der må med ind i det lange perspektiv i forbindelse med planlæg-

ningen. Man kunne henvise til adskillige byer i Europa, og med Jernbanerådet har jeg haft den glæde at se sådanne byer. Man måtte konstatere, at det daglige liv i en storby uden den tætte bilisme er en kæmpefordel på en lang række områder.

Den enkelte borger kan ikke karakteriseres som hørende til en bestemt trafikantkategori, for snart er vi cyklister, snart er vi bilister, og snart bruger vi forskellige kombinationer af trafikmuligheder for at komme frem. Således kører mellem 30 og 40 pct. af alle voksne og 75 pct. af alle børn på cykel mindst 1 gang om ugen. Derfor er det rigtigt at være opmærksom på det særlige problem at sikre cyklisternes forhold så godt som muligt.

Om indenrigsflyvningen og i det hele taget flytjenesten vil jeg ikke sige meget, det har jo været inde i debatten, men jeg vil sige, at indenrigsflyvningens betjeningsforpligtelser ikke opfyldes godt nok.

Vi er tilfredse med forlængelsen af SAS-samarbejdet frem til år 2005, og vi er tilfredse med, at ministeren har fremsat forslag til koncessionslov her i Folketinget, og forventer, at det bliver vedtaget.

En sammenhængende takstpolitik mener vi er nødvendig især for vore handicappede medborgere. Her vil jeg også gerne takke ministeren for det meget positive afsnit i redegørelsen om de handicappede medborgere. Men vi burde nok overveje, om det ikke her var nødvendigt at gå et skridt videre. Det kan være nødvendigt for vore handicappede medborgere at have en ledsager med sig, undertiden i hvert fald, og man kunne foreslå, at det skulle være på gratis vilkår. Herved kunne vi få vore handicappede medborgere til at benytte de kollektive trafikmidler så meget som muligt.

Der er et behov for at flytte mere af gods-trafikken over på banen. I dag transporteres ca. 70 pct. ad landevejen, 20 pct. pr. skib og 10 pct. pr. bane – efter hvad vi har fået oplyst. Vi mener, det er nødvendigt, og vi mener af flere grunde også, det er rigtigt, at det udmærkede og sikre befordringsmiddel, som bane- eller godstrafik er, prioriteres højere.

Det er vigtigt med udbygningen af motorvejsnettet. Det er såvel det lille h som det store H, der er gjort opmærksom på i redegørelsen og handlingsplanen. Vi er tilfredse med de linjer, der dér er afstukket, men så mener vi også, at det er vigtigt at tage fat på

[Steffensen]

at bekæmpe de sorte pletter på landkortet. Vi ved godt, at det ikke er glemt. Vi ved også godt, at man gør noget ved det, men vi mener faktisk, at man bør rette en større indsats og en større opmærksomhed just på disse sorte pletter, som i sandhed er sorte.

Det er vigtigt med en takspolitik for DSB. Her har vi den tanke i Kristeligt Folkeparti, at det bør være gratis for børn under 6 år at rejse med tog, og børnebilletterne burde også udstrækkes til det 16. år for at tilskynde til, at også vore børn og unge oplæres til at benytte de kollektive trafikmidler. Det vil gøre det fordelagtigt både for børnene og for familierne at bruge disse.

Den nyudviklede togtype, IC/3-togene, synes vi er glimrende. Vi glæder os over, at den snart kan sættes i drift. Vi er også glade for, at man dér har en banebrydende teknologi, som vi måske også ad åre kan eksportere af.

Elektrificeringen af banestrækninger er klart en miljøgevinst.

Vi er meget tilfredse med den indsats, som ministeren omtaler at man har iværksat i DSB på en række felter både imod hærværk og imod utrygheden omkring togene og togenes afgang. Vi er meget taknemlige for, at DSB så konstruktivt er gået ind i denne opgave; vi kan bare tænke på det sidste tiltag med det korps, som nu yderligere skal være med til at sikre vore medborgere, at de trygt kan bruge vore kollektive trafikmidler, specielt i hovedstadsområdet, også i de sene aften- og natteimer.

Den DSB-handlingsplan imod støj, som er iværksat, er glimrende.

Muligvis er der yderligere behov for en indsats imod farligt gods. Jeg vil dog sige, at en stramning af reglerne måske nok kan være nødvendig, men at der aldrig – det bør understreges – er forekommet et alvorligt uheld med transport af farligt gods på vore baner.

Endelig synes vi, det er glimrende, at man også er opmærksom på, at vi skal have i hvert fald én Kattagatrute, også efter at Storebæltsforbindelsen er vedtaget.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg skal her afbryde forhandlingen og ud-sætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.45

Mødet genoptaget kl. 13.00

Forhandlingen genoptoges.

Dohrmann (FP):

Trafikministerens redegørelse indeholder ikke de store, revolutionerende nyheder. Det er en gengivelse af ting, vi har talt om før, og hvoraf mange ligger til behandling i udvalget.

Generelt må vi konstatere, bortset fra nogle enkelte småfejl naturligvis, at vi i Danmark inden for faktisk alle områder har et serviceniveau som ligger på et meget højt niveau.

Jeg vil ikke som de øvrige ordførere gå let og elegant hen over Storebæltsforbindelsen, over den aftale, der er indgået mellem regeringspartierne og Socialdemokratiet. Denne aftale vil komme til at præge de kommende års trafikpolitik i så høj en grad, at det absolut skal nævnes ved enhver lejlighed, der byder sig i folketingssalen.

Det er rigtigt, som det blev sagt, at forslaget igen kommer til behandling i folketingssalen, inden Folketinget holder sommerferie, men jo flere gange man kan fremføre de saglige modargumenter, vi har imod den aftale, jo mere håb må der være for, at de partier, der prøver på at trumfe den plan igennem, tænker sig om endnu en gang, inden de begynder at virkeliggøre det volapyk, de har aftalt.

Vi har ved flere lejligheder sagt, at aftalen om en fast forbindelse over Storebælt først og fremmest kan kritiseres på to punkter.

Det første er naturligvis, at staten, hvis man absolut vil have en fast forbindelse over Storebælt – vi mener også, det ville være en god idé, vel at mærke hvis den blev privatfinansieret – ikke skulle stå som garant for mange, mange milliarder kroner. Vi skylder så mange penge væk i forvejen, at vi ganske enkelt ikke har råd til det.

Det andet er så, at skulle man få påbegyndt jernbaneforbindelsen – og jeg er da ikke et øjeblik i tvivl om, at med det, der er kommet til udtryk her i folketingssalen, bliver forslaget vedtaget – skulle man, som det hedder højt og flot i aftalen, inden et år, før

[Dohrmann]

jernbaneforbindelsen tages i brug, også påbegynde vejforbindelsen. Det er det, der er det springende punkt. Det ved Socialdemokratiet udmærket godt, og her har det rigtig taget fusen på de borgerlige partier ved, at vi sandsynligvis får en jernbaneforbindelse, men vi får ingen forbindelse, som bilisterne kan benytte. Hvad i alverden skal vi med en forbindelse alene til jernbaner, til DSB? Det er den slags ting, som gør den indgåede aftale fuldstændig horribel. Jeg forstår ikke, at de såkaldt borgerlige partier med stolthed i stemmen kan fare land og rige rundt og prale af den aftale, de har indgået.

De borgerlige partier er i færd med at give DSB det monopol, DSB har tørstet efter i mange, mange år. Skulle det endelig, hvad jeg som sagt ikke tror på, gå således, at der også kommer en vejforbindelse, er det helt klart, som ministerens lovforslag om en fast forbindelse er formuleret, at så ligger der også deri vedrørende prissættelsen, altså betaling for passage af forbindelsen, ting, som yderligere vil favorisere DSB, også sammenlignet med det, der eksisterer i dag. Det er såmænd galt nok i dag. Det har vi hørt mange gange. Derfor er man i færd med fra borgerlig side, at kvæle alt, hvad der hedder privat vognmandsvirksomhed.

Det er ting, man burde notere sig og tænke lidt mere over i stedet for ubetinget at prale af, at man har indgået den aftale. Det er nemt nok at indgå aftaler, men der skulle helst være en smule fornuft i det.

Om indenrigsfløvningen vil jeg sige, som jeg var en smule inde på, da hr. J. K. Hansen havde haft sit indlæg, at hvis den faste forbindelse kommer, også jernbaneforbindelsen, vil det være ensbetydende med, at nogle af de indenrigslufthavne, vi har i dag, vil blive lukket; de vil ikke have et eksistensgrundlag. Det gælder f.eks. Odense Lufthavn, jeg vil gætte på Skrydstrup, og Billund vil blive væsentligt reduceret, hvis den ikke også bliver helt lukket. Det synes jeg regeringspartierne og Socialdemokratiet skal fortælle folk.

Jeg synes også, at vi skylder de folk, der er ansat de pågældende steder, at få kendskab dertil. Sådan er der faktisk flere områder, hvor en eventuel fast forbindelse over Storebælt vil komme til at spille en afgørende rolle.

Som sagt vil det også få indflydelse på alle investeringerne i mange år fremover. Det

gælder udbygningen af Københavns Lufthavn, hvor indenrigsgården efter min bedste mening, såfremt den faste forbindelse bliver til noget, vil blive overflødig. Jeg mener, man skal spare de ca. 100 mill. kr. og anvende dem til noget mere fornuftigt eller også bruge dem til at afvikle en del af den store gæld, vi har til udlandet, og sådan er der så meget.

Det er da også helt klart, at mange af de nødvendige omfartsveje ved de forskellige byer også vil blive udskudt i mange år, fordi Storebæltprojektet vil sluge en masse penge, som vi ikke har i forvejen, og som man skal ud at låne.

Vedrørende flytrafikken vil jeg i øvrigt sige, at der har været en temmelig stor polemik i dagspressen, og ministeren har da også gentagne gange givet udtryk for en meget liberal holdning, en holdning, som ministeren bør roses for.

Men det skorter lidt mere på realiteterne. Derfor vil jeg egentlig gerne i dag have afklaret, om Tjæreborg og Tower Air kan påregne at få forlænget den tilladelse, de har fået til at flyve til USA.

Vi hørte under første behandling af SAS' koncessionsforlængelse, at den skulle forlænges helt frem til år 2005, ellers kunne de ikke planlægge. Men hvad med charterselskaberne? Er det rimeligt, at de kun får nogle enkelte måneder, ja, i mange tilfælde mindre, til at planlægge deres aktiviteter?

Det synes Fremskridtspartiet er urimeligt, og derfor vil jeg gerne have, at ministeren besvarer dette i dag, om de selskaber, ikke alene Tjæreborg, men også eventuelle andre ansøgere, vil blive behandlet positivt. Det synes jeg hører hjemme under en debat som denne.

Jeg synes også, det skal nævnes, at charterselskaberne i øvrigt får en meget urimelig behandling ved, at passagerne skal betale charterafgift, hvorimod de, der tager på store, dyre udenlandsrejser og benytter SAS, ikke betaler en krone. Det er ikke fair konkurrence. Man gør faktisk, hvad man kan for at genere selskaberne fra visse sider, og bagefter rammer man dem på pungen på en særdeles grov måde.

Jeg mener, at ministeren har udtalt, at han vil henvise dette til en anden minister, og det vil klæde regeringen at arbejde for, at der sker en retfærdig behandling af selskaberne.

[Dohrmann]

Vedrørende Vejdirektoratet skal det selvfølgelig tilpasses omstændighederne, forstået på den måde, at hvis Vejdirektoratet får færre opgaver og dermed mindre behov for personale, skal det selvfølgelig reduceres, men jeg vil om Vejdirektoratet sige, at vi har jo en ekspertviden og et eksperthold dér som ingen andre steder, uanset hvor store beløb det eventuelt vil smide i grams.

Derfor vil jeg som hr. Arne Melchior sige, at de tendenser, vi har set, at amterne nu ligesom har fået storhedsvanvid og begynder at opbygge noget på dette område, der skal ligne Vejdirektoratet, skal man i første omgang henstille til amterne at lade være med. Begynder de alligevel, og det er der jo nogle der har gjort, skal de simpelt hen have besked fra Folketinget om, at det accepterer man ikke. De kan råbe og skringe så meget de vil om selvstyre, men et lille land som Danmark har kun behov for, at den slags ting ligger et enkelt sted. Amterne kan aldrig nogen sinde nå op på højde med Vejdirektoratet, og det vil koste en masse unødige penge, som skatteyderne selvfølgelig kommer til at betale.

Jeg kan ikke nå mere i denne omgang, men jeg skal sluttelig sige, at et af de områder, hvor vi mener man burde gribe ind inden for vejområdet, er det uhæmmede forbrug af salt, der finder sted. Man har talt om det i mange år, men man hælder det stadig væk ud. Det er fuldstændig urimeligt.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg vil gerne spørge hr. Dohrmann, om rønnebærrene er blevet så sure, at man slet ikke kan holde det ud mere. Tror hr. Dohrmann virkelig, at de store ansvarlige partier i Folketinget – jeg tænker her på Socialdemokratiet og regeringspartierne – er begyndt at løbe fra aftaler, hvor vi har bundet hinanden på pæn og sober måde i enighed? Tror hr. Dohrmann virkelig, at vi løber fra en sådan aftale? Jeg har den bedste sikkerhed for, at Socialdemokratiet heller ikke løber fra aftalen, og dermed mener jeg, at vi har fået en god aftale om Storebælt.

Hr. Dohrmann siger, at denne regering er ude på at jage vognmænd. Hertil vil jeg gerne sige, at der aldrig er udstedt så mange grønne tilladelser til lastvogne over 6 tons

som i denne regerings tid. Bare i det sidste halvandet år er der udstedt over 2.000, som hr. Helge Sander fra Venstre omtalte.

Dermed vil jeg gerne sige til hr. Dohrmann, at jeg vil se et bevis for et aftalebrud mellem Socialdemokratiet og regeringen; ellers er det, hr. Dohrmann kommer med, utroværdigt.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Hr. Dohrmann bliver stadig væk ved med at tale om Københavns Lufthavn og udbygningen af Københavns Lufthavn. Må jeg anbefale hr. Dohrmann, hvis ikke han er klar over det, at gå til en slags manuduktion enten hos trafikministeren eller hos lufthavnsdirektøren. Så vil han få at vide, hvordan finansieringen af Københavns Lufthavn foregår. Hr. Dohrmann må vel være klar over efter så mange år som trafikpolitisk ordfører, at Københavns Lufthavn finansieres ved, at staten yder lån til udbygningen, og at lufthavnen afdrager og forrenter disse lån til staten. Jeg kan oplyse, at Københavns Lufthavn sidste år gav et overskud, når forrentning og afdrag havde fundet sted, på 88 mill. kr.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Lad mig da sige til hr. J. K. Hansen, at når riget fattes penge, og det tror jeg ikke der er nogen uenighed om, er det da den dårligst mulige måde at bruge dem på at låne dem ud til nogle overflødige bygninger, enten det så er i indenrigsgården eller andre steder. Pengene skulle ud i erhvervslivet. De kan nu engang kun bruges én gang. Hver eneste gang man bruger 100 mill. kr. hist og 100 mill. kr. pist, er pengene derfor anvendt på forkert måde, en måde, som ikke giver beskæftigelse, og som selvfølgelig også resulterer i, at de eksportindtægter, vi har så hårdt brug for, ikke kommer.

Må jeg så svare hr. Ikast, at jeg tror ikke et hak på nogen af de store politiske partier, hvis vi vel at mærke ser flere år frem i tiden. Det gør jeg ikke. Jeg tvivler ikke på, at både hr. Ikast, hr. Arne Melchior og også hr. J. K. Hansen virkelig er af den opfattelse, at den aftale skal fuldføres, men prøv da at tænke

[Dohrmann]

på, hvor mange skiftende folketingsflortal der kan komme! Hvis hr. J. K. Hansen bliver smidt ud ved næste folketingsvalg og der kommer en anden socialdemokrat ind, skulle han så være bundet af hr. J. K. Hansens tåbelige aftaler? Den holder ikke. Derfor kan man efter min mening slet ikke disponere på den måde med nogle mandater, som man slet ikke kender i forvejen. En bekræftelse på det fik man af den vilde diskussion, der foregik i Socialdemokratiet, da aftalen var indgået, og så blev der stilhed. Hvorfor? Tror hr. Ikast virkelig, at samtlige socialdemokrater fra den ene dag til den anden blev overbevist om, at det var fornuftigt? Jeg tror det ikke.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Må jeg ikke bede hr. Dohrmann om at betragte Københavns Lufthavn som en erhvervsvirksomhed, som betjener en række kunder inden for luftfarten, en række kunder, der består af luftfartsselskaber, en række kunder, der kommer der, fordi de skal betjenes af disse luftfartsselskaber. Der er altså tale om arbejdspladser, og hr. Dohrmann kan godt få tallet. Det drejer sig om mange, mange tusinde arbejdspladser. Alene SAS beskæftiger 10.000 mennesker i Københavns Lufthavn. Endnu en gang: Københavns Lufthavn er en virksomhed, som rigtigt nok som enhver anden erhvervsvirksomhed låner penge til anlæg og drift. Den afskriver og forrenter disse lån. For så vidt kunne Københavns Lufthavn, hvis den kunne få tilladelse til det, lige så godt gå ud på det private lånemarked og hente penge til investering. Nu låner den hos staten, og den betaler tilbage med renter igen, og staten tjener godt på det.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Den næste ordfører går utålmodigt rundt og venter på at blive den sidste ordfører i ordførerrækken. Hr. Dohrmann for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

De argumenter kunne hr. J. K. Hansen måske anvende, når vi taler om udenrigslufthavnen, men ikke om indenrigslufthavnen. Indenrigspassagererne består hovedsagelig af

folketingsmedlemmer, borgmestre, der er på besøg i København, amtsborgmestre, ansatte hos amtskommunen osv. Det er hovedparten. Der er forsvindende få private kunder. Hvis de skal videre til udlandet, er det mange gange sådan, at de stoler mere på enten deres bil eller DSB. De tør ikke løbe an på, at der går et morgenfly. Det er hovedsagelig folk, der får deres rejse betalt, og hr. J. K. Hansen kan ikke mene, at det virkelig skæpper i valutakassen, at skatteyderne kommer til at betale for, at nogle kan rejse mellem København og provinsen.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg synes, hr. Dohrmann i sin sidste udtalelse er så hård ved det jyske erhvervsliv, at det slet ingen grænser kender. Fra samtlige erhvervsorganisationer i Jylland kommer der i massevis af breve, der beder, om vi ikke kunne skabe nogenlunde tålelige forhold i indenrigsgården, så udenrigsgæster, der skal besøge virksomheder i Jylland, kan få en anstændig behandling. De jyske lufthavne er betydelig bedre end den hovedlufthavn, vi bygger op derude. Derfor forstår jeg ikke, at Fremskridtspartiet i den grad er modstander af jysk erhvervsliv, så de udenlandske kunder, der kommer, ikke kan få en ordentlig service.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Om Storebæltsaftalen dette: for det første er der tidligere igennem årtier og generationer og også i nyere tid indgået aftaler mellem partier her i huset, som selvfølgelig har vist sig holdbare. Der er også bygget broer og andre langsigtede projekter, hvor der er gået en årrække fra vedtagelse til endelig gennemførelse. Det er selvfølgelig en falsk måde at fremstille det på, når man siger, at partierne bare render fra deres aftaler. Men der er en meget vigtig grund mere til, at Storebæltsaftalen holder. Det er, at det er et sundt projekt og en god aftale. Allerede derfor vil den holde.

Med hensyn til hr. Dohrmanns påstande om, hvem der flyver indenrigs, er der nogle løse ender. Jeg synes, at før man slynger sådan nogle påstande ud og altså helt glemmer

[Arne Melchior]

erhvervslivet, skal huske, at det ikke er offentlige mennesker mere. Det er en helt summarisk og efter min bedste overbevisning forkert påstand. Tallene vil vise, at hr. Dohrmann har uret.

I øvrigt vil jeg om dette emne gerne henvende mig til trafikministeren med et forslag om at se velvilligt på og i regeringen velvilligt behandle de ideer, der er fremme om, at nogle af de midler, som DDL ligger inde med og gerne vil udlåne, kan anvendes efter en undtagelse fra den lånoptagelsesmetode, staten normalt bruger, sådan at penge indtjent ved luftfart kommer udviklingen af luftfarten til gode. Jeg synes, det er en sund og konstruktiv idé, som jeg beder ministeren tage under velvillig overvejelse.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Hr. Dohrmann for den sidste korte bemærkning i denne runde.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Nej, det er ikke påstande, jeg slynger ud, hr. Arne Melchior. Når man flyver fra en mindre lufthavn og har gjort det igennem nogle år, lærer man også folk at kende. Det er stort set gengangere. Der er da erhvervsfolk iblandt dem. Men hovedparten, må jeg fastholde, er offentligt ansatte, som skal til møde det ene eller det andet sted, men først og fremmest i København. Derfor holder hr. Ikasts varme forsvar for erhvervslivets interesser slet ikke i denne sag, fordi forholdene ude i indenrigsgården er nu heller ikke så fuldstændig utålelige. Jeg ved da godt, at det kan være varmt at vente 10 minutter inde bagved, men herregud! Når nu riget fattes penge, var det så da ikke et af de mere fornuftige steder at begynde at skære lidt ned i stedet for fortsat at leve, som om vi havde råd til det hele.

Så skal jeg i øvrigt sige til hr. Arne Melchior, at det at ændre planerne går jo somme tider ret hurtigt. Det så vi jo, dengang Venstre og Socialdemokratiet aftalte at stoppe Storebæltsprojektet sidste gang.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

VS er ret så enig i den målsætning, redegørelsen skitserer, at trafikens skadelige virkninger i form af miljøbelastninger og tra-

fikuheld skal minimeres, og at der må tages behørigt hensyn til energi og andre samfundsmæssige forhold. Vi vil ganske vist stramme målsætningen op og sige, at de skadelige virkninger selvfølgelig skal minimeres så meget som overhovedet muligt, og der skal tages ikke blot behørigt, men det allerstørste hensyn til energi og samfundet.

Når det så er sagt, er vi dybt uenige i den måde, redegørelsen forholder sig til individuel kontra kollektiv trafik. Hvor redegørelsen laller rundt mellem »på den ene og på den anden side«, holder vi fast på den ene, nemlig på den kollektive trafik. Vi mener, at det er katastrofalt, at privatbilismen tegner sig for 70 pct. af det samlede persontransportarbejde i Danmark. Vi mener, at der skal gøres alt for at ændre dette forhold.

Den kollektive trafik skal derfor tilføres langt flere ressourcer, end tilfældet er i dag, hvad også hr. Bilgrav-Nielsen var inde på. Det er miljømæssigt, energimæssigt og samfundsmæssigt bedre.

Men skal den kollektive trafik være et ordentligt alternativ, er der brug for ressourcer, som jeg sagde, til at højne servicen på, så folk ikke skal stå i overfyldte busser og tog, der kører alt for sjældent, og hvor det er en lidelse at have børn med.

Vi mener også, at den kollektive trafik skal udbygges i landområderne og i provinsen, selv om redegørelsen ikke siger det. Vi ønsker altså en langt højere satsning på den kollektive trafik, end redegørelsen lægger op til, ikke for at straffe den enkelte bilist, men af hensyn til miljøet og samfundøkonomien.

Som flere har påpeget, er hovedstadsområdet et ganske specielt problem. Den indre by er simpelt hen ved at blive kvalt i biler.

Vi mener derfor, at bilerne simpelt hen skal ud af den indre by, som skal gøres bilfri, selvfølgelig i takt med, at det bliver muligt at komme ordentligt rundt via den kollektive trafik, det være sig en S-bane i centrum og ud på Amager eller ved en bedre busservice.

Hovedstadsområdets problemer skal løses ved at give et bedre kollektivt trafikudbud og ikke ved at udbygge indfaldsvejene. Af samme grund ønsker vi en takstpolitik, som fremmer det kollektive formål. I dag er vi faktisk i den absurde situation, at det i visse områder er billigere at køre i bil end at tage

[Elisabeth Bruun Olesen]

de offentlige transportmidler, i alle tilfælde hvis man kører to sammen.

Også hvad godstrafikken angår ønsker vi den kollektiviseret, det vil sige, vi ønsker den op på skinnerne. Det er ressourcemæssigt mere fordelagtigt, og det er lettere at kontrollere, at miljøkravene opfyldes.

I den sammenhæng er det måske uretfærdigt, at der især fokuseres på DSBs støj – og ikke så meget på vejtrafikkens – og på DSBs fejl og mangler i forbindelse med transport af farligt gods, men vi mener, at DSB selv er skyld i det. Hvad problemer med transport af farligt gods og debatten om forholdene ved Vordingborg og Rødby stationer angår, kom DSB med fejlagtige oplysninger og bagatelliserede problemerne. Det var uklogt. Beredskabet skal selvfølgelig styrkes, og reglerne for transport af farlige stoffer og gods skal forbedres, men det gælder selvfølgelig ikke blot DSB, det gælder også vejtransporten.

Når vi taler om støj, vil jeg føje et par ord om DanLink ind. Når VS taler om at fremme den kollektive trafik, vil vi i samme åndedrag pointere, at det ikke skal være på DanLink-måden. Vi tager afstand fra, at transitgods fra hovedsagelig Sverige skal fragtes ind gennem Københavns tæt befolkede områder og støjforurene med det resultat, at mennesker langs banen skal leve indespærret bag vinduer hele året rundt uden mulighed for at bruge de altaner, de måtte have. At bo på en sådan måde er simpelt hen ikke at leve et ordentligt liv. Det havde været mere naturligt at fragte godset uden om København. Her var beboernes trivsel vigtigere for VS end indtægter til DSB.

Så kommer argumentet med det samme om, at så ville bilerne blot have kørt igennem. Dertil vil jeg sige, at det ikke er et valg mellem pest og kolera, det er et ønske om at bekæmpe begge dele, altså også tung biltrafik ind gennem København.

VS er tilhænger af den faste forbindelse i den udformning, som Nyboe Andersen-rapporten kom frem til om en biltogstunnel. I den rapport tog man endegyldigt afstand fra tidligere tiders forkromede bromodeller. Nye beregninger viste, at en fast forbindelse var rentabel, så en modstand mod en fast forbindelse ikke længere kunne baseres på økonomi. Det er faktisk dyrere at fortsætte med færgedrift end at bygge en fast forbindelse.

En fast forbindelse, hvor man især tilgodeser den kollektive trafik, er netop den måde, man kan få gods og mennesker fra private biler over i den kollektive trafik på. Derfor går vi ind for en biltogstunnel, og vi synes, at første etape i aftalen mellem regeringen og Socialdemokratiet er helt fin, mens vi tager afstand fra anden etape. Den synes vi faktisk både er molboagtig og dyr. Vi ved selvfølgelig godt, at det molboagtige afspejler et politisk forlig mellem partier, der ønsker at fremme den private trafik, og partier, der ønsker at fremme den kollektive trafik. Det bærer aftalen selvfølgelig præg af i al sin absurditet.

Efter vores mening skal jernbaneetapen ikke udbygges med en etape for biler, men med mulighed for en biltogsudbygning, hvilket i øvrigt ville være langt, langt billigere end den aftalte model.

Så er der hele den diskussion om, hvem der render fra hvad hvornår. Det er vel ikke et spørgsmål om at rende fra nogle ting. Det er også et spørgsmål om, at nogle mennesker ind imellem kan blive klogere, og det, at man i 1992–93 er klogere, end man var i 1987, skal vel ikke betyde, at man krampagtigt holder fast i noget, tiden er løbet fra, og som man ved en vurdering, der er anderledes, kan se er mere fornuftigt.

Det var Jens Otto Krag, der engang sagde, at man havde et standpunkt, til man tog et nyt. Dengang blev han gjort meget til grin. Det var faktisk ret klogt. VS har taget et nyt standpunkt om den faste forbindelse, efter at nye beregninger har vist, at den var mere rentabel og mere fornuftig.

En biltogstunnel vil kunne udkonkurrere godstransporten på landevejene, og samtidig vil den kunne udkonkurrere megen indenrigsflyvning, hvilket vil betyde mindre energiforbrug, mindre forurening osv.

Når jeg nu har talt så meget om den faste forbindelse, som jeg mener kan bruges målrettet i en politik, der vil have den kollektive trafik prioriteret, skal jeg selvfølgelig for en ordens skyld pointere, at det er afgørende, at der ikke sker skader på miljøet.

Til slut blot et par ord om luftfarten. Vi går ind for en forlænget koncessionsaftale med SAS, men hvad ideerne om at udbygge den københavnske indenrigsgård angår, er vi imod det simpelt hen. Vi mener, det er spildte kroner. Det er ret fjollet for at glæde det

[Elisabeth Bruun Olesen]

jyske erhvervsliv i et par år, at man siger, at man udbygger en lufthavn, hvor man ved at en stor del af passagerunderlaget vil forsvinde fra, når den faste forbindelse kommer. Den type går vi ikke ind for.

Margrete Auken (SF):

Trafikinvesteringer er nogle af de mest vidtrækkende både i økonomi og i sociale og kulturelle følgevirkninger. De er store, og de er svære at fortryde.

Alligevel finder der kun sjældent overordnede trafikdebatter sted, og de færreste lande har en samlet og velgennemtænkt trafikplanlægning. Alt for ofte styres den af helt lokale interesser eller af de pengestærkeste pressionsgrupper. Vildvækst, tåbelig økonomi og direkte såvel som indirekte overgreb på svagere grupper af befolkningen er følgen af denne planløshed. Trafikvolden med tusindvis af dræbte og invaliderede er følgen, som uhyggeligvis accepteres. Miljødelæggelsen er så småt ved at blive erkendt. Jeg frygter, at den også snart bliver accepteret, så heller ikke den får folk til at gøre noget.

Regeringens redegørelse er desværre en bekræftelse på det, jeg siger. Fuld af god vilje er den ganske vist, men når det kommer til stykket, får de stærkeste alligevel overtaget. Vejafsnittet er langt det største især i penge, helt ude af proportion. Der er ikke penge til det hele, og hvem tvivler på, at bilismen vinder, hvis planløsheden fortsætter?

Jeg ville ønske, regeringen fulgte bare lidt med i, hvad der foregår andre steder, og jeg vil her først og fremmest trække Norden frem.

I Nordisk Råds regi er i hvert fald to beslutninger ret vigtige. Den ene er det slutkommuniké, der blev vedtaget på den store internationale parlamentarikerkonference om luftforureningen, der blev holdt i Stockholm i september 1986. Her er trafikforureningen udtrykkeligt fremhævet, og man erkender, at det ikke er gjort med at vedtage katalytisk efterbrænding og blyfri benzin, hvis det skal batte noget over for miljøet. Ifølge officielle indberetninger belastede bilerne i eksempelvis Danmark i 1980 med 85.000 t kvælstof, og det vil stige til 113.000 t i 1995, hvis ikke der sker noget. Der skal ske noget med hele trafikstrukturen, hvis det skal hjælpe. Det står også i slutkommunikéet, og den svenske

trafikminister har faktisk fattet det. At høre ham tale er at se alle sine bedst funderede fordomme om trafikministre – og dem kan man jo få rig lejlighed til at udbygge – herligt forsvinde.

Den anden vigtige vedtagelse i Nordisk Råd er kommunikationsudvalgets rekommandation om, at Ministerrådet laver en langsigtet redegørelse for trafikinvesteringerne i Norden, hvor de brede hensyn tages også til miljøet, men altså også til såvel den internationale som den internordiske udvikling.

Ingen af delene findes der en lyd om i regeringens redegørelse, og det er faktisk ikke lige meget, heller ikke for transport og industri.

I det nordiske apparat er man også opmærksom på, hvad der sker med EFs harmoniseringer på transportområdet. Også her kan den danske apati vise sig katastrofal. Foretager vi os ingenting, får vi heller ingen indflydelse på udviklingen. Vi kan selvfølgelig håbe, at gode grønne kræfter i eksempelvis Holland og Vesttyskland kommer os til undsætning, men de vil have brug for lidt nordisk opbakning, og her spiller Danmark en afgørende rolle. Men den danske regering spiller bare slet ikke.

Det er klart vejgodstransportområdet, der er det mest faretruende. I Sverige og måske endnu mere i Norge forsøger man at fordele byrderne en anelse retfærdigt ved at beregne kilometerafgifter og skelne tydeligere mellem tunge og lette transportere.

I Danmark gør man det tåbelige, at man kun tager vægtafgift og ingen kilometerberegning. Det betyder, at de tunge transportere slipper alt for billigt fra det enorme vejslid, de er skyld i, og så kører de oven i købet virkelig meget, meget mere.

Dette burde straks ændres, det er molboagtig skævt i forhold til jernbanetransportpriserne. Der er ingen andre end vognmændene, der ønsker veje frem for jernbane til de tunge transportere, men vi kan faktisk risikere, at EF kommer til at bruge en afgiftsmodel, som vil få Sverige og Norge til via EFTA – dér vil jeg i øvrigt godt lige have ministeren til at redegøre for, i hvilket omfang EFTA og EF-modellerne harmoniseres i øjeblikket, sådan så vi kan se, hvor automatisk det kommer til at foregå, det må ministeren vel være fortrolig med – at blive tvunget ind

[Margrete Auken]

i det samme system. Det vil så betyde, at deres bryder sammen, og det vil betyde, at de begrænsninger, Schweiz allerede har og Østrig er ved at indføre, også ryger sig en tur, ligesom selvfølgelig Vesttyskland bliver standset i deres fornuftige begrænsninger på de tunge transporter i byerne. Så er den altså helt gal.

Eller med andre ord: vi skal dels gøre os klart, hvordan vi ønsker os den fremtidige trafikudvikling, så vi får noget at skulle have sagt, dels slå øjnene op og ørerne ud og opdage, hvad der faktisk foregår omkring os. Mit ikke alt for urealistiske – meget tyder på det – håb er, at uanset hvor klodset Danmark bærer sig ad, vil udviklingen i EF trods alt gå mod jernbaner, som udbygges til kombitransporter, hurtige tog og anden moderne herlighed på fly- og på vejtransporternes bekostning.

Men følger vi ikke med, risikerer vi i Danmark at lave fejlinvesteringer, så det klodser, og fejlinvesteringer på transportområdet er katastrofale for hele vores udvikling. Der er økonomi i det, men der er altså også meget andet i det, og jeg synes, det er frygtindgydende, at regeringen er så uopmærksom på det.

Tommy Dinesen (SF):

Det fremgår af ministerens redegørelse og handlingsplan, at ministeren venter sig meget af aftalen mellem regeringen og Socialdemokratiet vedrørende den faste forbindelse over Storebælt. Ministeren har tilsyneladende ikke betæneligheder ved, om aftalen bliver til noget. Der tænkes her på, at folketingsmedlemmer fra de partier, der har indgået aftalen, ved forskellige lejligheder udtaler modvilje eller skepsis over for Storebæltsaftalen.

Fra SFs side har vi udtalt, at vi kan gå ind for en tunnel til togpassagerer og gods, men hvis vi får indflydelse, vil vi modsætte os den anden etape, nemlig bildelen. Netop den anden etape vil betyde nedlæggelse af færgeoverfarter, og alle ved, at disse færgeruter har stor betydning både for de områder, hvor færgebyerne er, og også for den fremtidige udvikling for industri og boligbebyggelse, hvad også mange deputationer af forskellige kommunalpolitikere, udvalget om offentlige arbejder har modtaget, vidner om at man er klar over. Hvilke ruter der på Kattegat får

lov til at overleve, vides endnu ikke. Der er nedsat et såkaldt Kattegatudvalg, og udvalget forventes at komme med en rapport om ca. ½ års tid. Som sagt støtter SF første etape, og den vil medføre en fordel for DSB og den kollektive trafik, og vi må så håbe, at DSB lever op til de muligheder, der her gives ved etablering af togtunnelen.

I den forbindelse vil vi godt gentage, at det er afgørende, at havmiljøet bevares, og at vandgennemstrømningen til og fra Østersøen og de indre danske farvande bevares, hvilket betyder, at den endelige løsning på togtunnelen må blive en boret tunnel under havbunden, da det er den eneste løsning, der med sikkerhed ikke forværrer tilstrømning af ilt og frisk vand gennem Storebælt.

Det har været fremme i debatten om den borede tunnel, at man ikke har danske ingeniører med den ekspertise, som skal til ved borede tunneler, hvorimod man har erfaring med tunneler lagt på havbunden.

I den forbindelse må det være underordnet, om der skal hentes ekspertise andre steder fra, men på længere sigt kunne det være en fordel for danske ingeniører, hvis de får tilegnet sig den erfaring, der er nødvendig på området.

Det afgørende, når disse beslutninger skal foretages, er, at Østersøen og de indre danske farvande skånes for fiske- og plantedød.

Med hensyn til Øresund diskuteres der nu også en fast forbindelse her, og de nordiske ministre har nedsat et udvalg til at belyse problemerne. Dette forslag har endnu ikke været diskuteret i Folketinget og bliver det heller ikke i denne samling.

Derimod er et privat selskab eller forening gået i gang med undersøgelser kendt under navnet SkanLink. I bestyrelsen sidder erhvervsfolk, men også Georg Poulsen, der som bekendt også sidder i Storebæltselskabets bestyrelse, så en sammenhæng er der. Ligeledes er generaldirektør Ole Andresen tilknyttet bestyrelsen efter ordre fra regeringen. Det kan opfattes som et blåt stempel af foreningen, at man har en generaldirektør med. Foreningens formål er at arbejde for en forbindelse fra hovedstæderne i Skandinavien til Mitteleuropa. Man regner med, når vedtagelsen af Storebæltsforbindelsen er i land, at vejen er banet for en Øresundsbro eller tunnel. Det næste igen bliver så en fast forbindelse over Østersøen, desuden vejfjoringer

[Tommy Dinesen]

og udvidelser forskellige steder, alt i alt investeringer på rundt regnet 30 mia. kr. Der er ingen hæmninger, når biltrafikken skal frem. Alle de traditionelle bemærkninger om besparelser og Danmarks økonomi, valutabalancelance osv. lyder aldrig, når der skal investeres til fordel for biltrafikken.

Problemer med fragt af farligt gods er omtalt i redegørelsen, om end ikke med mange ord, hvorimod de kraftige beskæringer, der er foretaget med hensyn til bemandsningsreduktionerne på færgerne er forbigået i tavshed, og det forstår jeg godt.

På det sidste har der været stillet mange spørgsmål fra hr. Erenbjerg, fru Birthe Hansen og undertegnede med hensyn til sikkerheden om bord i færgerne i en nødsituation ved forlis, brand, redning af folk i nød på havet el. lign. DSB mener tilsyneladende, at et 7 timers kursus til dele af besætningerne er rigeligt, og sætter den faste bemanning drastisk ned, nemlig den del af besætningen, der er udlært og har været på kurser i brandbekæmpelse, kan arbejde med røgdykkerudstyr, altså folk, der har 5-10 års baggrund i de farlige situationer, som et skib kan komme ud i.

Selv ikke de private Kattegrutrer er gået så langt, som man her ser at DSB gør. Samtlige personaleorganisationer inden for DSB og søfartsorganisationerne har sagt kraftigt fra over for disse forringelser af sikkerheden. Jeg kan måske bedst beskrive situationen ved at citere et brev, som jeg har modtaget fra en tillidsmand på en af DSBs færger:

»Hvad sikkerheden angår, behøver man ikke at være matematiker for at regne ud, at 3 eller 5 mand vil stå magtesløse i en katastrofe, eller hvis færgen skal andre skibe til undsætning. At en statsvirksomhed lægger op til en så alvorlig forringelse af sikkerheden i dets skibe eller over for andre skibe, der kommer i en nødsituation i farvandet, som ofte sker, virker helt uacceptabelt over for de rejsende og de søfarende ... «.

Joanna Rønn (S):

I ministerens redegørelse og handlingsplan fremgår det, at vilkårene i trafikken skal lettes for de handicappede gennem en systematisk og effektiv indsats i samarbejde med handicaporganisationerne. Både trafikmidler og vej- og baneanlæg bør indrettes, så de i

videst muligt omfang tilgodeser de handicappedes behov og ønske om integration.

Disse målsætninger er som skrevet ud af Socialdemokratiets beslutningsforslag, havde jeg nær sagt, eller i hvert fald som talt ud af vore hjerter. Jeg er glad for, at CDs ordfører, hr. Arne Melchior, klart i dag gav udtryk for, at der er brug for entydige og klare signaler fra Folketinget. Det er helt i overensstemmelse med de tanker, jeg selv gav udtryk for ved førstebehandlingen af vores beslutningsforslag nr. B 137 forleden. Det var ærgerligt, at hr. Arne Melchior ikke var til stede den dag.

Men vi er altså enige om målene, og vi må så se at diskutere seriøst, hvilke handlinger der skal til for at nå målene. For Socialdemokratiet er det vigtigt, at de handicappedes transportbehov kan opfyldes såvel statsligt som ude i lokalområderne. Efter vor opfattelse er der hårdt brug for samarbejde og koordinering mellem statslige, amts- og kommunale initiativer.

Ministeren konstaterer, at det er op til de udførende virksomheder at sikre handicappethed, og skriver videre, at disse principper søges ført ud i livet på det statslige område, og så er det regeringens forventning, at det vil have en afsmittende virkning på områder, der ikke drives i statslig regi.

Ja, det er jo udmærket at gå foran og vise det gode eksempel. Men hvad nu, hvis forventningerne ikke indfries? Hvad vil ministeren så gøre for, at målsætningerne kan føres ud i livet lokalt? For det er jo det, det drejer sig om.

Også ministerens idé om byen for alle er naturligvis en god start. Vi har netop hørt i dag, at det oven i købet er ministerens egen idé. Men det skulle gerne være sådan, at alle byer kunne danne rammen om en tilværelse for vores handicappede medborgere.

Nu har vi talt en del om hovedstadens fortvivlede trafikforhold, og jeg vil da gerne foreslå ministeren et nyt projekt, et projekt nr. 2, der kunne blive at gøre Amager til øen for alle, et mønstereksempel på, hvordan ny teknologi og miljørigtige kollektive trafiksystemer kan etableres.

Der er faktisk 170.000 beboere på øen, og Socialdemokratiet har noteret sig, at SF prioriterer området højt, ligesom Det Radikale Venstre peger på nødvendigheden af at investere flere midler i den kollektive trafik. Så

[Joanna Rønn]

der skulle være rimelig politisk baggrund for at gøre en effektiv indsats.

Så lidt til selve takstområdet, hvor jeg godt vil bede ministeren uddybe regeringens overvejelser om principperne for en sammenhængende politik. Hvad går de principper ud på, og hvordan agter regeringen at få etableret ligelige vilkår for de forskellige handicapgrupper og transportselskaber?

Jimmy Stahr (S):

Jeg er bange for, at der er sket en alvorlig ekspeditionsfejl i Trafikministeriet. Så vidt det er mig bekendt, beder man, når man laver sådan nogle redegørelser og handlingsplaner, de forskellige embedsmænd om at komme med nogle forskellige forslag til, hvad der skal stå. Man kommer med første, andet og tredje udkast osv. De kommer alle sammen ind til ministeren. Så sætter ministeren sig ned og streger og gør ved i det, og den redegørelse fylder han sine visioner i og oversender det så til Folketinget.

Jeg tror, der er sket en alvorlig ekspeditionsfejl i Trafikministeriet, fordi jeg er bange for, at vi har fået embedsmændenes redegørelse herover, og at vi så mangler ministerens visioner; vi mangler det, hvor ministeren tager fat og fortæller os, hvordan han faktisk ville føre disse ting ud i livet, og hvad han ville gøre.

Jeg regner med, enten at denne ekspeditionsfejl bliver opklaret, eller at ministeren måske i sit svar rigtig slår fast, at det er det, han vil.

Jeg vil tage to punkter frem, og det ene er, havde jeg nær sagt, på vegne af Lejrekredsen. Hovedstadsområdet og regionaltrafikken og spørgsmålet om hovedstadens muligheder i fremtiden interesserer mig selvfølgelig også.

I redegørelsen står der:

»En naturlig tanke vil derfor være at tilskynde til overførsel til kollektive trafikmidler og i øvrigt satse på billigere løsninger på indfaldsvejene med Traffic Management systemer, samkørselspladser og særlige baner forbeholdt speciel trafik, f.eks. buskørsel.«

Det er afsnittet, som indledes med »en naturlig tanke«. Jeg ved ikke, hvad man forstår ved »En naturlig tanke«. Altså, der står her, at det ville være en tanke, hvis man gjorde sådan nogle ting. Men det er jo ikke det, vi beder om i Folketinget, at få ministe-

rens eller embedsmændenes naturlige tanker. Det er rart, vi får de naturlige tanker – men det er altså ikke det, vi beder om. Vi beder om at få at vide, hvad ministeren mener, og her står der bare, at vi har ministerens naturlige tanke. Så kunne man tænke sig, at der i handlingsplanen stod, hvad handlingerne ville være. Nu kan jeg jo ikke gå det hele igennem, men om f.eks. S-tog står der – og nu citerer jeg sådan i rap nogle af de ord, der bruges på side 26 i handlingsplanen:

»Hovedstadsrådet har udarbejdet«, »der indgår i debatoplægget«, »situationen er klart utilfredsstillende«, »rengøringskvaliteten er fulgt op«, »endelig er omfanget«, »endelig arbejdes der med«, »Hovedstadsrådet har undersøgt«.

Hvis jeg i mit tidligere liv som dansklærer havde givet børnene en stil, der hed: »I skal fortælle om fremtidens trafik«, og de så sætter sig ned og skriver om fortidens og nutidens trafik, ville jeg nederst på denne her have skrevet: »Duer ikke, du skulle skrive om fremtiden«. Men alle de ord, der bruges, handler om det nuværende og det tidligere, og det er det, jeg er lidt skuffet over på Lejrekredsens vegne, for vi står op næsten hver dag ind til København i regionaltogene og i S-togene, og vi ser DSB-folk virkelig pule for overhovedet at nå togene igennem og få det hele til at klappe. Derfor synes vi, DSBs minister skulle sige noget mere om, hvad det egentlig er, han gerne ville gøre. Når han har den naturlige tanke, at han vil ændre disse forhold, må han sige, hvad det er, han vil ændre.

Det samme gælder det, jeg egentlig kom herop for at sige noget om, nemlig luftfarten. I sidste uge, sagde ministeren ved en lejlighed, skulle der være et møde mellem de nordiske trafikministre om luftfarten, hvorunder der ville komme noget frem. Dette møde har mig bekendt været afholdt, og derfor vil jeg meget gerne høre, hvad der skete dér med hensyn til koncessionsaftalerne.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Jeg vil gerne indlede med at sige tak til de enkelte ordførere for deres indlæg. Jeg tror, det er vældig nyttigt, at vi har fået en generel debat om alle disse spørgsmål, og der er ingen tvivl om, at mange andre emner kunne

[Ministeren for offentlige arbejder]

have været taget med i en sådan redegørelse, men jeg vil under det, jeg nu skal sige, formentlig adskillige gange bruge udtrykket »prioritering«, for det er jo det, det handler om. Når man skal afgive en trafikpolitisk redegørelse, er man nødt til at prioritere, og ikke mindst når det kun er hvert 7. eller 8. år, man afgiver en sådan redegørelse, er det givet, at man er nødt til temmelig behændt at foretage dønn prioritering. Men det kunne måske animere mig til lidt oftere, og vælgerne vil, at fremkomme med en trafikpolitisk redegørelse. Det har i hvert fald givet anledning til forskellige overvejelser.

Jeg skal herefter prøve at kommentere nogle af de spørgsmål, som de enkelte ordførere har været inde på, og jeg vil gerne indlede med at gøre et par bemærkninger til hr. J. K. Hansen, som finder, at den redegørelse, der er fremlagt i 1987, er skuffende. Samtidig undlader hr. J. K. Hansen naturligvis ikke at tage æren for alt det gode, der er sket som følge af den trafikpolitiske redegørelse, vi fik for år tilbage. Hr. J. K. Hansen må naturligvis selv om, om han vil tage æren for det alene. Mig bekendt er der et flertal bag de initiativer, der bliver taget, men o.k., man skal ikke sætte sit lys under en skæppe. Jeg betragter det rent faktisk som værende udtryk for en høj grad af traditionel oppositionspolitik, når man ikke spænder videre end til bare at notere sig, at en redegørelse er skuffende. Hr. Jimmy Stahr, som jeg skal vende tilbage til, var dog lidt mere konkret i sin kritik.

Jeg vil også gerne sige til hr. J. K. Hansen, at dette at lede trafikken i en bedre retning er noget, jeg kan være meget enig i, men jeg kan bestemt ikke være enig, hvis man så, som hr. J. K. Hansen gjorde det, sætter et lighedstegn til kollektiv trafik. Det er ikke regeringens holdning. Regeringens trafikpolitiske holdning er, at det er ikke et enten-eller, vi her taler om, men, som det er sagt af forskellige ordførere, et både-og.

Hr. J. K. Hansen omtalte også andre forhold under sit indlæg, bl.a. var han inde på spørgsmålet om børnealdersgrænsen på 16 år. Som hr. J. K. Hansen ved, er det et spørgsmål, vi meget gerne skulle have forhandlet på plads med Amtsrådsforeningen og amterne, og det er derfor, det endnu ikke er afklaret.

For så vidt angår luftfartsspørgsmålet, skal jeg gerne give udtryk for, at det, jeg her tilslutter mig, er den holdning, et flertal har, nemlig at det er rigtigt, at der er indgået en aftale i maj måned 1986 imellem regeringerne, men at de ting, der skal afgøres, stadig væk afgøres af et flertal i Folketinget, og jeg har forstået, at der er et flertal bag de initiativer, som vi i øjeblikket drøfter med de nordiske trafikministre og naturligvis også med SAS.

Hr. J. K. Hansen benyttede også lejligheden til at gøre opmærksom på, at vi foretog en lang række besparelser. Jeg kan sige til hr. J. K. Hansen, at det ikke er, fordi vi har lyst til at foretage besparelser – selvfølgelig ikke, det manglede bare – men fordi vi er i en situation, hvor man ikke bare kan give penge ud. Regeringen har den politik, at vi, når vi giver en krone ud, også vil have en krone ind igen – så enkelt er det. Vi kan ikke henfalde til tidligere tiders letsindighed og give to eller tre kroner ud, hver gang vi opkræver en enkelt krone.

For så vidt angår spørgsmålet om den kollektive trafik i hovedstadsområdet – og det er et lidt mere generelt svar – vil jeg gerne sige, at der jo gennem nogen tid har været rejst kritik af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, og problemerne er måske nok meget naturligt blevet henført til DSB, som kører togene, men det, der skal konstateres under denne debat, er, at ansvaret for den kollektive trafik er Hovedstadsrådets.

Der er også rejst kritik fra anden side. Statsrevisorerne har for kort tid siden sendt mig en rapport, hvori der rejses en vis kritik af trafikordningen i hovedstadsområdet.

Samtidig har Hovedstadsrådet som bekendt planer om meget store investeringer i den kollektive trafik i de kommende år, først og fremmest 550 helt nye S-tog og en tunnelbane til Amager. Det er ikke småting, man her opererer med. Det er investeringer af størrelsesordenen 8-9 mia. kr., som rådet naturligvis vil have vanskeligt ved selv at finansiere.

Men også biltrafikken har i den seneste tid givet anledning til debat. På grund af den stærkt stigende trafik er der igen opstået bilkøer på indfaldsvejene til København i myldretiden, og det er selvfølgelig et problem, som ikke kan løses ved udbygning af disse veje, for hvis vi gjorde det, ville vi bare

[Ministeren for offentlige arbejder]

flytte problemet ind i cityområdet, og det kan vel ikke være meningen.

Men selvfølgelig må alle de spørgsmål, som her er rejst, ses i en sammenhæng, og det er klart, at jeg også har stor lyst til at tage initiativ til en drøftelse med Hovedstadsrådet herom. Man skal selvfølgelig se disse problemer under ét og ikke bare pille enkelttemner ud; det er det helt overordnede trafikproblem, vi må se på.

Endvidere er der spørgsmålet om takstsamarbejdet mellem DSB og amtstrafikskaberne uden for hovedstadsområdet. Jeg kan om dette generelt sige, at baggrunden for, at behandlingen af det aktstykke, som blev fremsendt til finansudvalget, måtte udskydes i den sidste fase af udvalgets behandling, simpelt hen var, at der opstod tvivl om, hvorvidt man fra staten på den ene side og Amtsrådsforeningen på den anden side forstod det aftalegrundlag, som var fremlagt til godkendelse, altså om man havde opfattet det på helt samme måde. Derfor tilkendegav jeg over for finansudvalget, at jeg i forbindelse med indgåelsen af en aftale om takstsamarbejdet naturligvis måtte lægge vægt på, at der ikke skete forringelser for pensionister, og at priserne navnlig for månedskort og for togrejser ikke kom til at variere for meget, og at der ville ske en fortsat udvikling i takst- og billetsystemerne også teknologisk, således at der kunne ske en forenkling og harmonisering. Amtsrådsforeningen kunne ikke uden videre acceptere disse krav, og det er derfor, det har været nødvendigt at sætte en ny forhandlingsrunde i værk. Hvornår en sådan forhandlingsrunde er afsluttet, er det naturligvis umuligt på nuværende tidspunkt at sige noget om.

Til hr. Ikast skal jeg blot sige, at jeg var glad for hans bemærkninger om redegørelsen som helhed og for bemærkningen om, at der skal være balance imellem den kollektive og den individuelle trafik. På det punkt er vi vældig enige, og vi er meget enige om bemærkningen for så vidt angår krumtappen, som hr. Ikast brugte, da han nævnte den faste forbindelse over Storebælt. Jeg er helt enig med hr. Ikast i, at det er årtiers vigtigste projekt, vi her er ved at løse, og at det vil komme til at sikre fremkommeligheden for både enkeltpersoner og naturligvis også for erhvervslivet. Jeg er personlig vældig optaget

af at få behandlingen af lovforslaget fremmet så meget som muligt.

Også med hensyn til de nye IC/3-tog vil jeg gerne takke hr. Ikast, fordi han var en af de få ordførere, der beskæftigede sig med dette initiativ. Der tager vi mildt sagt et langt skridt ind i fremtiden. Det er afgørende vigtigt, at de nye IC/3-tog ikke alene bliver mere effektive, men at de også kommer til at tage langt mere hensyn til de handicappede, hvilket jo er et spørgsmål, som en række af ordførerne har været inde på.

Derudover var jeg glad og taknemlig for den ros, der blev givet DSB, for der har sandelig været rettet en del kritik imod DSB – kritik, som i hvert fald for et enkelt områdes vedkommende også har været berettiget og erkendt af DSB. Nu er det meget godt at give ros, men man skal også huske at rose en gang imellem, når der er grund til det, og der er grund til at rose DSB for initiativer som f.eks. »Ren rejse« og den mindre vold i S-togene. »Ren rejse«-projektet synes jeg har været pædagogisk vældig flot og smukt grebet an, og jeg tilslutter mig hermed den ros, som er tilgået DSB på dette område. Man har erfaringer fra i hvert fald én anden nordisk hovedstad, hvor man er gået anderledes til værks, og disse erfaringer var ikke positive. De erfaringer, vi har høstet her, var positive.

Hvad angår spørgsmålet om de handicappede, vil jeg gerne sige til hr. Ikast og andre, at det er et spørgsmål, ingen kan tage patent på. Det er helt urimeligt, at der er nogle, der forsøger at tage patent på dette at være mest handicapvenlig. Jeg har ved adskillige lejligheder spurgt, om der er nogen, der er uvenlig over for de handicappede, og det er endnu ikke lykkedes mig at finde nogen, som har erklæret, at de er uvenligt stemt over for handicapgrupperne. Derfor kan ingen tage patent på dette spørgsmål.

Endvidere har jeg nogle bemærkninger til hr. Helge Sander, der rejste spørgsmålet om Øresundsforbindelsen, og det er i og for sig også et svar til hr. J. K. Hansen. Hvad angår spørgsmålet om Øresundsforbindelsen, er det på det helt forberedende stade. Der sidder et embedsmandsudvalg i øjeblikket og drøfter en lang række økonomiske, linjeføringsmæssige og miljømæssige spørgsmål, og det siger sig selv, at vi må have en afklaring af dem, før vi kan komme videre. Jeg skal dog gerne

[Ministeren for offentlige arbejder]

sige, at der i hvert fald set med mine øjne er meget, der tyder på, at man skal nå frem til en København-Malmø-løsning, men det skyldes de miljøforbedrende foranstaltninger, det kan medføre. Dermed har jeg ikke erklæret, at jeg går ind for den løsning, for jeg vil naturligvis fornuftigvis som alle andre afvente, at der sker en afklaring af embedsmandsudvalgets arbejde, og jeg har en forventning om, at det vil foreligge i sensommeren eller til efteråret.

Til hr. Helge Sander vil jeg yderligere bemærke, at det jo ikke er meningen, at vi skal drøfte enkeltprojekter under en trafikpolitisk redegørelse, men jeg føler anledning til at gøre en bemærkning vedrørende spørgsmålet om vejen ved Ikast, som hr. Helge Sander var inde på. Jeg kan oplyse, at der har været et møde herom så sent som i april 1986 i Herning, og at der da blev igangsat en undersøgelse af forlægningen af hovedlandevejen syd om Hammerum, og man har endvidere drøftet en række alternative linjeføringer, herunder en etapeinddeling, som selvsagt også indgår i dette arbejde. Denne undersøgelse foretages af en arbejdsgruppe om trafikmodelarbejdet i Herning, som er nedsat af amtskommunen og Herning Kommune, naturligvis med deltagelse af Vejdirektoratet, og repræsentanter for Ikast Kommune.

Amtsvejvæsenet står for projektering og styring, hvilket sker på de planlægningsmøder, der afholdes mellem amtskommuner, Herning Kommune og Vejdirektoratet, igen suppleret med repræsentanter for Ikast Kommune. Man har holdt et møde den 27. august 1986, hvor Amtsvævæsenet foreslog en række alternative linjeføringer, og hvor der var enighed om, at der skulle arbejdes videre med tre af disse forslag. Jeg er sikker på, at både hr. Helge Sander og jeg har interesse i, at dette arbejde får lov til at gå sin helt normale gang, og derefter vil arbejdet naturligt indgå i den prioriteringsundersøgelse af de større hovedvejsanlæg, som vi skal have.

Endvidere rejste hr. Helge Sander spørgsmålet om liberaliseringstankerne inden for EF og luftfarten, og jeg vil i den anledning sige, at en af grundene til, at jeg har glædet mig til denne debat, er, at jeg dermed får lejlighed til endnu en gang at slå fast, at hvis der er noget, der er liberalt, er det i sandhed den danske holdning til det spørgsmål.

På det seneste rådsmøde gav jeg udtryk for, at vi naturligvis havde noteret os, at det for så vidt angår lufttrafik er sådan, at alt er forbudt, indtil det er tilladt – det er hovedreglen i al lufttrafik – og jeg tilkendegav tydeligt og klart, men fik desværre ikke svar på det, at jeg hellere ville gå den anden vej og sige, at alt inden for lufttrafikken bør være tilladt, altså at man skal have lov til at flyve, som man har lyst til. Det gav som sagt ikke anledning til nogen reaktion, og jeg kan fortælle hr. Helge Sander, at opfattelsen af liberalisme indimellem har nogle lidt underlige undertoner, altså at det kan være svært at finde ud af, hvad en liberal holdning egentlig er. Således kan man sige, at centralstaternes »liberale« holdning er noget forunderlig, for det, det handler om, er at de ønsker vores trafik, og når de har fået den, er de liberalt indstillede. Så kan jeg godt indse fordelene ved at være centralstat og have en liberal holdning. Men o.k., vi arbejder videre med spørgsmålet, og jeg er overbevist om, at vi får en tilfredsstillende løsning, en løsning, vi kan acceptere.

Hvad angår kørselstilladelser inden for EF, kan jeg sige til hr. Helge Sander, at jeg har en stærk forventning om, at vi på det kommende rådsmøde i juni måned i år vil nå op på en 40 pct.s forøgelse i modsætning til det skuffende, vi måtte notere os i december, nemlig kun en forøgelse på 15 pct.

Jeg finder anledning til at takke både hr. Helge Sander og hr. Ikast for bemærkningerne om Esbjerg og Frederikshavn Havne.

Hvad angår cyklisterne, vil jeg gerne sige til hr. Helge Sander og til andre ordførere, der har været inde på det problem, at der allerede er gjort en hel del på dette punkt i de senere år, og at vi fortsat er indstillet på, at der skal gøres en lang række ting på dette område, fordi der er så mange, der gør brug af cyklen som transportmiddel.

Dernæst skal jeg gøre nogle bemærkninger til hr. Ole Henriksen i anledning af hans indlæg. Jeg synes, hr. Ole Henriksens indlæg var vældig godt, fordi det var så dejlig overordnet i sin substans. Det er klart, at der ikke er enighed på alle punkter, for hr. Ole Henriksen vil i lighed med andre gerne skabe klarhed med hensyn til, i hvilken retning vi skal gå, men samtidig siger han, at den retning, vi skal gå i, er at satse udelukkende på den kollektive trafik. Jeg har tidligere tilkendegivet

[Ministeren for offentlige arbejder]

regeringens holdning hertil og behøver ikke at gentage den her.

Jeg kan være enig med hr. Ole Henriksen i, at det er afgørende vigtigt, at vi sætter ind på miljøområdet, og at vi sætter ind for at skabe sikkerhed og at undgå trafikuheld, men jeg vil gerne sige, at Vejdirektoratet yder en fremragende og enestående indsats i bekæmpelsen af sorte felter, og jeg kan oplyse, at der vil blive afsat ekstra midler, om end det ikke er mange millioner, til bekæmpelse af de sorte felter, således at antallet af uheld kan bringes ned. Det siger sig selv, at alle har en interesse i at få større sikkerhed på vores veje, få forbedret vort miljø og få nedbragt antallet af uheld.

Så kommer jeg til et punkt, hvor jeg gerne vil prøve at forstå hr. Ole Henriksen lidt bedre. Det var, som om hr. Ole Henriksen i sit indlæg var lidt henholdende over for det at komme hurtigere frem mellem eksempelvis Århus og København. Det, at man kunne spare en halv eller en hel time, betyder ikke så meget for hr. Ole Henriksen. Jamen det er da meget muligt, at det ikke betyder meget for hr. Ole Henriksen, men jeg kan garantere for, at det betyder meget for de mennesker, der gør brug af denne trafikforbindelse. Jeg ved ikke, om jeg forstod hr. Ole Henriksen rigtigt på det punkt, og jeg vil gerne korrigeres, hvis det ikke er tilfældet, for jeg vil gerne have hr. Ole Henriksen til at sige, at fremkommelighed er vigtig, altså at man skal kunne komme så hurtigt fra sit udgangspunkt til sit bestemmelsessted som overhovedet muligt – naturligvis også så sikkert som muligt.

Hvad angår spørgsmålet om jernbaner, som hr. Ole Henriksen var inde på, er jeg meget enig i, at en del af den trafik, der i øjeblikket kører, i fremtiden vil komme til at køre med jernbaner. Jeg tror, det ville være at gå imod en naturlig udvikling at tro, at man ikke får mere gods over på jernbanerne. Det mest letsindige, man kan gøre, er at vende ryggen til udviklingen, herunder også, når det gælder spørgsmålet om vedligeholdelse. Jeg må gøre hr. Ole Henriksen og andre opmærksom på, at opretholdelse af en god standard og et højt vedligeholdelsesniveau koster penge. Men jeg mener også, det kan betale sig at yde et stort bidrag til vedligeholdelse, for hvis man ikke sørger for, at tingene bliver holdt ved lige, får man en endnu mere

voldsom nedslidning af vejene. Hvis man sørger for, at vedligeholdelsen er god, holder tingene naturligvis længere.

Hvad angår spørgsmålet om farligt gods – og det er vist det sidste, jeg kan nå i denne omgang – kan jeg sige til hr. Ole Henriksen, at vi den 11. februar i år her i Tinget havde førstebehandling af et forslag til folketingsbeslutning om forebyggelse af uheld i forbindelse med transport af farligt gods, og behandlingen viste, at der var stor enighed mellem partierne om, at der var et behov for at se nærmere på reglerne og på myndighedsforholdene. Enigheden var under forhandlingen så udtalt, at jeg noterede mig, at justitsministeren med rette kunne karakterisere debattens form som næsten idyllisk, og jeg var meget glad for, at debatten var så positiv også på dette punkt.

Det er rigtigt, at der har været det, nogle kalder uheld, men som jeg vil kalde episoder for så vidt angår farligt gods, men der har ikke været alvorlige uheld, og det synes jeg der er grund til at understrege.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

I mit første indlæg sagde jeg, at vi i Socialdemokratiet ønsker at lede trafikken i en bedre retning, dvs. i kollektiv retning. Det imødegik ministeren ved at sige, at det ikke var regeringens holdning. Javel, det er muligt, at det ikke er regeringens holdning, men så må jeg spørge ministeren – og jeg har da set, at ministeren har noteret ivrigt i dag – om han ikke har opfattet Folketingets holdning sådan, at der er et flertal i Folketinget – sådan har jeg i hvert fald opfattet det – bestående af S, SF og Det Radikale Venstre, som går ind for at lede trafikken i kollektiv retning.

Nu er dette her jo en redegørelse, men jeg synes alligevel ikke, det må stå i luften, at der ikke er et flertal i denne sag, for det er der nemlig, der ønsker at lede trafikken i kollektiv retning. Og havde dette været en forespørgsel, havde der nok nu været en dagsorden, hvor ministeren var blevet stemt ned, og hvem ved, om statsministeren så ville have udskrevet valg, eller hvad der nu måtte komme ud af det. Men jeg vil altså spørge ministeren – og det beder jeg om et svar på nu – om han ikke også har opfattet det på

[J. K. Hansen]

samme måde, at der er et flertal i denne sag, der ønsker at lede trafikken i den rigtige retning, altså i den kollektive retning.

(Kort bemærkning).

Jimmy Stahr (S):

Det ærgrer også mig lidt, at det ikke er en forespørgselsdebat, vi har på nuværende tidspunkt, for debatten omhandler jo også et andet væsentligt emne. Jeg tror, et flertal af ordførerne har taget spørgsmålet om hovedstadens og hovedstadsområdets trafik op. Jeg gjorde det måske i en lidt spøgefuld tone, men det var i høj grad alvorligt ment, og det eneste, jeg fik ud af det, ministeren svarede, var, at han havde stor lyst til at tage en debat med HT eller Hovedstadsrådet. »Stor lyst« kan i visse situationer være meget godt, men i politisk henseende vil vi gerne have lidt mere end lysten; vi vil have en besked om, hvorvidt man vil tage dette her op, og hvordan man vil gøre det. Derfor ærgrer jeg mig selvfølgelig også over, vi ikke kan tage det i dagsordensform.

Yderligere må jeg sige, at jeg var ved at tabe både næse og mund, da ministeren pludselig gik ned. Jeg har faktisk også stillet et par spørgsmål. Jeg har bl.a. spurgt om, hvad der skete i sidste uge mellem de nordiske trafikministre med hensyn til luftfart. Det synes jeg er vigtigt. Vi har lige fået at vide, at nordmændene nu også har accepteret koncessionen, men hvad skete der i sidste uge?

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg ved ikke, om jeg forstod ministeren ret. Er ministeren færdig med sin svarrunde, eller vil ministeren fortsætte svarrunden senere?

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Vi går til anden runde. Vil ministeren have ordet forinden for at besvare de korte bemærkninger?

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Det gør mig oprigtig ondt, at der er nogle af medlemmerne, som endnu ikke har fået svar, men det skyldes Folketingets taletidsregler, som jeg er nødt til at overholde. Da

den røde lampe begyndte at lyse efter 20 minutter, og da uret viste 22 minutter, syntes jeg, det var på tide at gå ned, inden formanden forviste mig fra pladsen. Jeg skal nok vende tilbage senere.

J. K. Hansen (S):

Ministeren sagde i sin replik, at det ikke var meningen, at vi skulle drøfte alle enkeltposter under en trafikpolitisk redegørelse. Det er jeg for så vidt enig med ministeren i, men ikke desto mindre bebrejdede ministeren mig, at jeg ikke gik konkret ind i en række områder, og så må også jeg beklage, at det tillader tiden ikke. Jeg tillod mig at gå generelt ind på ministerens redegørelse, men der er nogle områder, som jeg gerne vil have lidt nærmere belyst.

Det drejer sig, som jeg var inde på det i mit første indlæg, om oversigten over de fremtidige udgifter på en række områder. I handlingsplanen er der på side 7 oversigter over de fremtidige udgifter på hovedlande-vejsnettet, hvor der er nogle tal for 1987, og de er formentlig rigtige. Der er også nogle tal for 1988, 1989 osv., og jeg stillede det spørgsmål, om de stod til troende. Det er sådan et gammelt jysk udtryk, der betyder, om man nu kan stole på, at de tal er rigtige. For jeg har lidt svært ved at se, at de millioner, der står her for anlæg, alene svarer til det, som vi i den politiske aftales § 8 om Storebælt har fået indflettet om færdiggørelsen af motorvejen mellem Ålborg og Århus, om at vejforbindelserne i Vendsyssel skal udbygges snarest muligt og være færdige senest i 1996, og endvidere at udbygningen af gode vejforbindelser skal prioriteres højt til og fra de færgeruter, som efter en tilpasningsperiode vurderes at skulle opretholdes på længere sigt. Kan vi tro på de tal, hr. minister? Som vi kender det, er der tale om nedskæringer i hvert fald i 1988, og måske skubbes det til 1989.

Også spørgsmålet om DSB – det er der allerede én ordfører der har gjort opmærksom på – vil jeg gerne have mere belyst. Det ser egentlig fantastisk underligt ud, at man, om jeg så må sige, skruer blusset ned fra 1987 til 1988 og videre frem med 300 mill. kr. om året. Det vil vel alt andet lige betyde, at det investeringsniveau, som DSB skal køre med, bliver skruet ned, hvilket igen vil bety-

[J. K. Hansen]

de, at en række ting skal udskydes. Det må formentlig betyde, at elektrificeringen og investeringerne i faste anlæg og rullende materiel også bliver udskudt. Må vi få et konkret og klart svar på, hvad regeringen egentlig vil på dette område?

Det tredje, jeg gerne vil have lidt at vide om, er takstsamarbejdet. Vi ved godt, at der ligger et aktstykke, men jeg ved ikke engang, om det er trukket tilbage, for det kan vi dårlig finde ud af. Det ved man formentlig i finansudvalget, men vi andre, der sidder uden for finansudvalget, kan dårlig finde ud af, hvornår ministeren har et aktstykke liggende i udvalget, og hvornår ministeren har trukket det tilbage. Men hvis det er rigtigt, det, jeg har fået at vide, skulle der altså ligge et aktstykke om takstsamarbejdet i finansudvalget. Når nu finansudvalgets formand f.eks. siger til Politiken den 15. februar, at der er flertal for at hæve børnealdersgrænsen fra de nuværende 12 år til 16 år, kan vi så ikke få at vide, om regeringen agter at gøre disse ting færdige, eller om de bare fortsat skal ligge og flyde.

Endelig fik vi ikke et klart svar på, hvad regeringen egentlig vil gøre med hensyn til hovedstadsregionens trafikforhold. Vil regeringen ikke give mig ret i, at det er et så stort investeringsproblem, at vi ikke kan forlange, at hovedstadsregionen skal klare det alene? Kan vi ikke få et svar på, hvilke tanker regeringen har med hensyn til hovedstadsregionens trafik? Ønsker man at være med i en investeringsplan, der løser de svære problemer i forbindelse med hovedstadens trafik, således at vi får gjort vores hovedstad til en rar by at være i, får bilerne væk fra bykerne, får fremmet den kollektive trafik og får gjort noget ved trafikforholdene på Amager?

Ole Henriksen (SF):

Tidnøden rammer jo os alle i sådan en stor tørv, som hele denne problemstilling er. Jeg nåede ikke i første omgang at sige noget om luftfarten. Men jeg kan da oplyse, at SF går ind for, at koncessionen for SAS forlænges frem til år 2005. Det gør vi for at bevare det skandinaviske samarbejde på dette område, men vi ønsker også at ruste SAS sådan, at de kan klare den kommende konkurrence over for både de europæiske statejede selskaber – og nu taler jeg om den liberalistiske

konkurrence, hr. minister – noget, som SAS jo også skal ud i, og også over for amerikanske selskaber. Der gælder det selvfølgelig om at være rustet, og det mener vi at koncessionen kan styrke. Hvis vi overhovedet skal diskutere meningen med at have noget, der hedder SAS herhjemme, må vi betrede den vej, at vi ruster dette luftfartsselskab. Det er jo ikke noget stort luftfartsselskab i international målestok, og derfor er det klart, at vi igennem en forlængelse af koncessionsordningen skal sikre, at det kan bevares.

Vi mener også, at konkurrencen med de andre lufthavne på et tidspunkt vil blive af en størrelsesorden – det gælder først og fremmest Schiphol nede ved Amsterdam, men også Frankfurt lufthavn – der gør det nødvendigt, at også Kastrup lufthavn har et serviceniveau, som sætter den i stand til at konkurrere med disse lufthavne, for ellers bliver vi til sidst en europæisk provinslufthavn. Det betyder, at SAS må finde helt andre områder at operere fra end lige netop Københavns Lufthavn, men af hensyn til tusindvis af arbejdspladser må vi bevare denne lufthavn som en indfaldsport til Skandinavien. Det siger vi ikke, fordi vi er modstandere af eller vil genere chartertrafikken, men chartertrafikens egentlige opgave og det, den er blomstret op på, er at bringe almindelige borgere billigt frem til feriesteder rundt omkring, og det må være chartertrafikens væsentligste opgave at koncentrere sig om det og ikke begynde at drive rutetrafik på forskellige områder – noget, der på et givet tidspunkt kan ødelægge mulighederne for SAS.

Ministeren sagde på et tidspunkt, at man, når man giver en krone ud, også må kræve, at vi på det offentlige område skal have en krone ind, og så tænkte jeg: jamen det er nok den nettostyring, han nu vil til at holde et foredrag om, og det bliver da interessant. Men til allersidst sagde ministeren, at man skal huske på, det koster penge at holde et højt serviceniveau. Så sagde jeg til mig selv: jamen kan det være rigtigt? Skal vi anlægge den betragtning, når vi f.eks. gør resultatet op for P&T, at grunden til, at P&T giver et overskud, er, at det har et højt serviceniveau? Er det også det, man tilstræber med nettostyring over for DSB? Altså at det skal give et overskud, og at det dermed er lig med et højt serviceniveau? Jeg tror, den danske befolk-

[Ole Henriksen]

ning er meget indstillet på, at disse servicevirksomheder faktisk giver underskud. Det afgørende for dem er, at servicen er på et højt niveau. Jeg er helt sikker på, at det ikke er regnskabstallene, der tæller i vurderingen, altså om der er et underskud. Derfor synes jeg, man skal holde lidt igen med at sige: én krone ud betyder, at vi også skal have én krone ind igen. Når man så krydrer det med, at det koster penge at holde et højt serviceniveau, må jeg erklære mig enig med ministeren i, at det koster penge. Det er det, befolkningen har behov for, og det er den politik, som vi ønsker skal føres i forbindelse med offentlig virksomhed.

Arne Melchior (CD):

Jeg vil gerne bruge et minut af min dyrebare taletid til ligesom hr. Ole Henriksen at sige noget om tidnøden. Det er ikke nemt for nogen ordfører på 10 minutter at tage stilling til så vidt et spektrum af sager, som en trafikpolitisk redegørelse handler om, og nogle partier har da også sendt hele tre talere i ilden; det har både S og SF gjort, og intet ondt om det. Men så må man altså også forstå, at ministeren kommer i svar tidnød, fordi han kun har 20 minutter efter de regler, vi har, til at besvare, hvad der er sagt på 2 timer af ordførerne, og da han også gerne vil være høflig over for regeringspartiernes ordførere, som måske også har sagt noget forstandigt – det kunne jo tænkes, de var kommet med nogle ideer, forslag og relevante spørgsmål – så kommer han altså i en forfærdelig tidnød, særlig da han ikke benytter sig af den adgang, han som minister har til at tage ordet når som helst, medens medlemmerne er ganske flittige til at tage korte bemærkninger og derved yderligere forstærker presset på ministeren. Det er næsten ikke til at nå; det synes jeg vi må have stor forståelse for, og måske skulle det overvejes en gang igen ved lejlighed.

Jeg er en af de regeringspartiordførere, som ministeren ikke kunne nå frem til, og det skal han ikke høre noget ondt for, men da jeg nu har rejst et spørgsmål om de udtryk, der er brugt vedrørende handicappede, er jeg nødt til igen at bede om svar på det, hvis ministeren kan få tid. Ministeren sagde om de handicappede, at alle selvfølgelig er handicapvenlige. Ja, det er da helt rigtigt,

men ligesom Kumbel har sagt i et Gruk, at pænhed ikke er nok, så er venlighed jo altså heller ikke nok – det er gerningerne, man skal måles på. Derfor vil jeg bede om, at ministeren får tid til at svare på, om det »bør«, der står i redegørelsen om, hvordan handicappedes indretninger i trafikken skal udføres – jeg er overbevist om, at han er enig i det, men vi er nødt til lige at få det statueret, nu da spørgsmålet er stillet – rettelig skal læses som et »skal«, hvorefter alle vedkommende haver sig at rette.

I øvrigt hørte jeg med interesse ministerens forklaring på hans forhandlinger med amterne, og jeg ønsker ham held og lykke til det. Jeg håber, ministeren også får kraft og held til at formå amterne til at få børnealdersgrænsen for priser på billetter og kort i trafikken sat op til og med det 15. år, altså en 16-års grænse, således som det er i de øvrige nordiske lande. De har vistnok alle fået det nu; det er muligt, der mangler ét, men så kommer det også dér snart. Jeg håber, vi kan være med til dette.

Mit sidste ord skal gælde trafikken på Amager. Hvem vil ikke gerne have en tunnel ud til Amager, og hvem vil ikke gerne have S-togsnettet forgrenet ud på Amager? Det vil jeg også meget gerne. Men før Amager bare bliver et slagord, som det er i anden sammenhæng i sproget, vil jeg gerne gøre opmærksom på, at så underforsynet er amagerkanerne nu heller ikke. Jeg har ikke haft tid til nu under debatten at få det kontrolleret, men jeg mener at erindre, at Amagers befolkning er på størrelse med Ålborgs, og at der på Amager er flere busruter og flere buskilometer og bedre frekvenser busmæssigt end i Ålborg – nu kommer der nok en amagerkaner og kan hjælpe mig på vej, kan jeg se – og busser er jo ikke noget ringe befordringsmiddel, for busser kører ofte meget tættere til de adresser, folk skal til, end selv et meget forgrenet S-togsstationsnet kan muliggøre, således at man i så fald foruden S-tog altså også skal bruge bil, cykel eller bus for at nå frem til sit hjem, arbejdssted, eller hvad det måtte være. Jeg ser gerne, at vi efterhånden får råd til at forbedre denne del af Københavns trafik, men det skal ikke hedde sig, at amagerkanerne er nogle stærkt forsømte stakler, for det er faktisk ikke tilfældet.

(Kort bemærkning).

Joanna Rønn (S):

Hvis der rundt omkring i politiker kredse er den opfattelse, at Amagers befolkning er på størrelse med Ålborgs, kan jeg godt forstå, at Amager ikke har fået bedre kollektive trafikmidler. Jeg vil gerne invitere hr. Arne Melchior til morgenkaffe, som jeg før har inviteret Hovedstadsrådet til morgenkaffe, sammen med den nuværende minister, for at han kan se forholdene. Jeg kan fortælle, at jeg bor på Vestamager, og det tager mig faktisk i bedste fald en 3 kvarters tid at nå f.eks. mit arbejde på Frederiksberg, men hvis man bor i Næstved, kan man også komme til København på 3 kvarter, og jeg ved ikke, om det er rimeligt over for øens – jeg har sagt det én gang i dag – over 150.000, nærmere 170.000 indbyggere. Selvfølgelig kører der busser, men hvad hjælper en tæt bustrafik, hvis busserne ikke kan komme frem bl.a. ad Amagerbrogade, Amager Landevej og Røde Mellemvej? Hvad hjælper det, hvis trafikken ikke kan komme frem? Hvad hjælper det, hvis forureningen simpelt hen er så kraftig, at cyklisterne på de cykelstier, der er anlagt langs Amagerbrogade, ikke kan ånde? Hvad hjælper det, når vi skal have lukket Knippelsbro og trafikken skal ledes over Langebro? Så er der slet ikke nogen, der kan komme frem – heller ikke CDs biler. Så vi bliver nødt til på en eller anden måde at tage hul på en trafikdebat, der sikrer nogle flere langsigtede løsninger.

I Norge kan man grave tunneler og tage beslutninger på 3 år til under 400 mill. kr.; vi må kunne lure dem kunsten af, og det vil jeg gerne bede om at vi får en debat om her i Folketinget.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jamen vi har jo netop en trafikdebat i dag, og jeg har da opfattet denne redegørelse sådan, at vi skulle have en trafikdebat, og vi tager den ikke bare for at irritere hinanden. Jeg er ikke fra Amager – jeg er ikke engang fra København – men jeg interesserer mig voldsomt for Københavns og hovedstadsregionens trafik, og min korte bemærkning er henvendt til hr. Arne Melchior. Jeg tror, der bor omkring 180.000 mennesker i det område, hr. Arne Melchior omtalte. Jeg har ikke

tal på, hvor mange der bor i Ålborg, men det kan jeg slå efter i en lommebog.

Men hr. Arne Melchior er formentlig også klar over, at der ligger en lufthavn på Amager – en temmelig stor lufthavn endda, nemlig Nordens største lufthavn – og hr. Arne Melchior er jo selv en af dem, der har sagt, at trafik haster, og lufttrafik er noget, der går stærkt, men når man sidder i Københavns Lufthavn, kniber det stadig væk. Der er vel ikke mange lufthavne i Europa eller i verden, der ikke har en banegård liggende ved siden af eller nedenunder.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det sidste er jeg slet ikke enig med hr. J. K. Hansen i. Det er netop en af kvaliteterne ved Københavns Lufthavn, at den ligger så nær ved Københavns city, og der findes ikke mange storbyer – ja, der findes ikke engang mange mindre byer med lignende placering. Vi kan bare nævne Århus og Göteborg, for slet ikke at tale om Stockholm og alle de store byer, hvor det tager 3, 5 eller 8 gange så lang tid at komme fra lufthavnen til byens centrum, så dér tror jeg ikke hr. J. K. Hansen har spor ret. Det er heldigvis meget nemt at komme til Københavns Lufthavn, det er en meget fin kvalitet ved den. Det har nok også været medvirkende til, at Folketinget lavede sin egen tidligere beslutning om Salt-holm om.

Jeg er lidt mere tøvende over for fru Joanna Rønns bemærkninger. For det første vil jeg sige tak for indbydelsen, som jeg gerne modtager, hvis der kan komme dato, tidspunkt osv. på. For det andet vil jeg gerne erkende, at min sammenligning med Ålborg var lidt løs, det kan jeg godt se, men påstanden om de tre kvarter, er nok heller ikke helt rigtig, for de tre kvarter er fra jernbanestationen i Næstved til jernbanestationen i København, mens de tre kvarter fra Amager til København nok har været fra hjem til arbejdssted eller studiested, eller hvad det nu er, altså fra hus til hus. Derfor er de to sammenstillinger på tre kvarter altså heller ikke rigtig. Der er mange amagerkanere – lad os så sige det sådan – som er ganske godt betjent. Jeg er ikke fra Amager, men jeg kommer meget på Amager og kender mange, der kommer dér, og kritikken er blevet lidt for meget

[Arne Melchior]

af et slagord, men jeg skal da gerne på ny således foranlediget understrege, at jeg absolut ønsker både en tunnel og S-tog ført ud på Amager.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Jeg skal så gå videre i rækken af besvarelser og begynde med hr. Bilgrav-Nielsen, som indleder med at beklage, at den trafikpolitiske redegørelse ikke kom frem ved begyndelsen af folketingsåret. Det kan jeg som hr. Bilgrav-Nielsen selvfølgelig godt ærgre mig over, men forskellige omstændigheder har altså gjort, at den først er kommet nu. Det er formentlig også velkendt for hr. Bilgrav-Nielsen, men sagen bliver jo ikke glemt af den grund; den vil naturligvis kunne bruges også under kommende drøftelser i dette Ting.

Dernæst vil jeg gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg var meget glad for en af hans sætninger, nemlig den sætning, at man ikke blot kan sige ja til alt. Det forstod jeg helt tydeligt og helt klart gælder alle områder, og det var en vigtig bemærkning, for den er oven i købet i nøje overensstemmelse med det, fru Aase Olesen for nylig har givet udtryk for her i Tinget på en anden måde. Hun sagde det bare med et enkelt udtryk, idet hun sagde: man må prioritere, og det er også det, hr. Bilgrav-Nielsen vil. Man kan heller ikke blot sige ja til alt, når det gælder den kollektive trafik; også på dette punkt må man nødvendigvis prioritere.

For så vidt angår spørgsmålet om DSB og dets driftsresultat siger det næsten sig selv, at jo bedre det bliver, jo bedre bliver også mulighederne for at komme videre.

Dernæst en enkelt bemærkning om DSBs underskud. Det er og bliver en urimelighed, at man betragter DSBs underskud isoleret og bare noterer sig, at DSB har et underskud af en eller anden størrelsesorden. Det er rigtigt, at der er et bestemt underskud, når man stiller tallene op – det kan ingen benægte, og ingen vil gøre det – men det er udtryk for en vis form for sparekassékassermentalitet, når man alene taler om DSBs underskud og ikke sætter det i forhold til den situation, at DSB ikke var der. For hvis DSB ikke havde været der, hvad havde udgifterne og omkostningerne så været? Det synes jeg man skal

have med, når man drøfter spørgsmålet om DSBs underskud.

Må jeg i øvrigt sige til hr. Bilgrav-Nielsen, for så vidt angår investeringerne i 1988 og i de kommende år, at handlingsplanens tal for DSBs investeringer i de kommende år naturligvis – og med streg under naturligvis – er helt foreløbige tal, der er udarbejdet med udgangspunkt i finansloven for 1987, selv om der ind mellem er foretaget nogle enkelte mindre justeringer. Men regeringens udspil for 1988 og de følgende tre år vil naturligvis først foreligge, når finanslovsforslaget er udarbejdet, og jeg vil derfor henstille, at vi venter med at behandle dette spørgsmål, til vi skal drøfte finanslovsforslaget.

Der skal ikke herske tvivl om, at jeg lægger vægt på, at vi kan fastholde trafikinvesteringerne på et stabilt niveau igennem en længere årrække. Det giver stabilitet og mulighed for overblik over en periode, således at der ikke går kludder i rækkerne, og det kan give virksomhederne et godt grundlag for at disponere langsigtet og opnå en god og rationel udnyttelse af ressourcerne. Men det betyder selvfølgelig ikke, at vi kan friholde trafikområdet for de generelle justeringer af økonomien, som vi jo desværre må erkende ikke er så god endnu, som vi kunne ønske os det.

Dernæst vil jeg gerne svare hr. Arne Melchior, som, så vidt jeg kan se, har haft både lup og skarpe briller på i lighed med hr. Jimmy Stahr, men det skal hr. Arne Melchior da ikke have utak for, fordi netop det kan være med til at afklare nogle problemer. Det er rigtigt, at der i rapporten bruges udtrykket »bør«, men man kan godt sætte udtrykket »skal« ind, og jeg vil gerne give tilsagn om at gøre det, hvis det i øvrigt praktisk og teknisk er muligt at tage et initiativ. Det er altså hensigten, at man i det omfang, man kan gøre det, gør en indsats for de handicappede, for jeg er lige så ivrig efter at gøre forholdene for handicappede bedre og bedre dag for dag. Det er rigtigt, at venlige ord ikke er nok, men hr. Arne Melchior må vel give mig ret i – han har jo selv en stor del af æren for det – at der igennem de senere år er sket vældig meget på handicapområdet. Jeg har med glæde noteret mig, at de handicappedes organisationer også har givet udtryk for tilfredshed med den måde, Ministeriet for Offentlige Arbejder har håndteret spørgsmålet

[Ministeren for offentlige arbejder]

for de handicappede på, ikke mindst igen- nem den periode, hvor hr. Arne Melchior var minister.

Hr. Steffensen gav ligeledes den trafikpoli- tiske redegørelse en positiv modtagelse, hvad jeg naturligvis takker ham for. Han kom og- så ind på spørgsmålet om København og nævnte, at han prioriterede den kollektive trafik højt, ikke alene i de større byer, men i det hele taget ude over landet.

Jeg kan her indføje til hr. J. K. Hansen, at den kollektive trafik naturligvis også priorite- res højt af regeringen, men man er nødt til at sige, at det ikke bare er et enten-eller; det er et både-og, og det er umuligt at have en så tæt kollektiv trafik i de tyndtbefolkede områ- der som i de større byer. Jeg synes, det er en banalitet, men nu er den altså sagt og såle- des, at der ikke er tvivl om det.

Kapaciteten i eksempelvis København er ved at være opbrugt, og derfor vil der i løbet af en årrække blive problemer, og derfor er man nødt til at løse disse problemer, f.eks., som det fremgår af den trafikpolitiske rede- gårelse, ved at animere til, at folk kører sam- men, altså det, man kalder for samkørsel, at folk mødes på en parkeringsplads i periferen af en større by og derefter sammen kører ind til byen, eller at man udvider og udbygger den kollektive trafik, f.eks. ved at indsæt- te S-tog helt til Frederikssund, eller lignende ting.

Det er ikke alene hr. Steffensen, der har givet udtryk for kritik af indenrigsflyvningen, de mange aflysninger og de mange forsinkel- ser. Jeg er enig i den kritik. Det er meget ubehageligt at opleve så voldsomt mange aflysninger og så voldsomt mange forsinkel- ser. Jeg skal sige til Folketingets orientering, at jeg har besluttet at indkalde, og har allere- de indkaldt, selskaberne bag Danair med henblik på en drøftelse af disse problemer.

Jeg skal sige til hr. Dohrmann, at den sædvanlige lektie om, at aftalepartnerne ikke står ved aftalen om Storebælt, at man vil kvæle privatvognmændenes virksomhed osv., ikke skal blive genstand for nogen yderligere kommentar fra min side. Hr. Dohrmann be- tegnede Storebæltsaftalen som volapyk. Jeg vil bruge betegnelsen volapyk i stedet for om hr. Dohrmanns bemærkninger om den del af sagen. Ikke ét eneste ord mere til hr. Dohr- mann om det, ud over at han skal takkes for, at han benyttede lejligheden til at rose Vejdi-

rektoratet. Det er der bestemt al mulig grund til at gøre.

Fru Anne Grete Holmsgård ville traditio- nen tro stramme målsætningen. Det kan ikke overraske. Jeg ville være blevet stærkt over- rasket, hvis hun havde været tilfreds med redegørelsen i det hele taget.

Jeg vil godt erkende, også over for fru An- ne Grete Holmsgård, at for så vidt angår spørgsmålet om det farlige gods har DSB erkendt sine fejl og, hvad der er prisværdigt: DSB har taget initiativ til at forbedre disse ting. Det synes jeg der er grund til at frem- hæve.

De øvrige spørgsmål har jeg besvaret, fru Anne Grete Bruun Olesen – om forladelse, fru Elisabeth Bruun Olesen. Når man er op- taget af at beundre, kommer man til at begå fejl. Den beklager jeg voldsomt. Det var ab- solut uheldigt.

Med hensyn til Storebælt må jeg skuffe hr. Tommy Dinesen. Det bliver altså til noget, og det bliver også til noget for så vidt angår Kattegatudvalget. Det er ikke rigtigt, at der går seks måneder, inden man er færdig. Det forventer jeg bestemt ikke. Tanken er, at Kattegatudvalget skal være færdigt omkring juli eller august måned i år.

Man har rettet bebrejdelser imod mig – jeg forstod det i hvert fald som bebrejdelser – for ikke at have omtalt Øresundsforbindel- serne. Det er også et svar til andre. Jamen det er da umuligt at drøfte et forslag, som man ikke kender her i Folketinget. Hvordan i alverden skulle man kunne bære sig ad med det? Det tror jeg heller ikke er en reel forventning hos hr. Tommy Dinesen.

Så skal jeg komme med nogle få bemærk- ninger til fru Joanna Rønn. Hun så gerne yderligere tiltag på handicapområdet og fremhævede det socialdemokratiske forslag. Jeg skal bare igen sige, at der er ingen, der har patent på det.

Med hensyn til spørgsmålet om Amager synes jeg det var vældig godt, hvis det kunne blive »øen for alle«, hvad det nu også er.

Med hensyn til ens takster for handicappe- de er der ingen diskussion om, at der er ens takster for så vidt angår det, vi har med at gøre. Men rundt omkring i amter og kommu- ner er der forsømmelighed. Jeg synes, fru Joanna Rønn har fuldstændig ret, og jeg har også ved adskillige lejligheder appelleret til dem. Man kan ikke gøre andet end at appel-

[Ministeren for offentlige arbejder]

lere til amter og kommuner om at tilstræbe, at nå så langt som overhovedet muligt med hensyn til ensartet behandling af handicappede. Det manglede knageme bare – undskyld, det var måske lidt for stærkt udtrykt.

Så er der nogle få bemærkninger til hr. Jimmy Stahr, der – jeg havde nær sagt: sædvanligvis – mener, at handlingsplanen er mangelfuld, den har ingen visioner. Det beklager jeg. Det er naturligvis min fejl, at der ikke er de visioner, som hr. Jimmy Stahr vil have der skulle være.

Jeg skal, inden jeg går ned, gøre nogle bemærkninger om luftfarten; det efterlyste hr. Jimmy Stahr, og derfor skal han også have svar.

Der har været forhandlinger mellem den svenske, den norske og den danske trafikministre i sidste uge. Vi drøftede bl.a. det trafikpolitiske oplæg, som er kommet fra de fire selskaber. Vi drøftede senere på dagen sammen med Jan Carlzon muligheden for at danne et såkaldt Comair. Det var ikke voldsomt konkret, men jeg må gøre opmærksom på, at på stedet kunne den norske og den svenske trafikminister give tilslutning til at gå i gang med at overveje spørgsmålet om Comair. Altså noget a la Danair, hvor man har en fælles, mindre administration. Det er noget, der arbejdes videre med.

(Kort bemærkning).

Risgaard Knudsen (S):

Jeg er tilbøjelig til at tro, at der var noget i retning af en fortalelse i ministerens allersidste replik; derfor har jeg ønsket denne korte bemærkning.

Ministeren havde nogle bemærkninger om trafikinvesteringerne i 1988 og i de efterfølgende budgetår. Bemærkningerne efterlod hos mig og sikkert også hos de øvrige tilstedeværende medlemmer af Tinget en vis portion usikkerhed med hensyn til, hvor regeringen var henne for så vidt angår de kommende trafikinvesteringer.

Det, jeg i denne omgang særlig har i tanken, er spørgsmålet om en færdiggørelse af det jyske motorvejsnet, et spørgsmål, som også er blevet omtalt af andre ordførere her i dag, sidst af mit partis ordfører, hr. J. K. Hansen.

For at yde et bidrag til at få en sådan usikkerhed fjernet vil jeg gerne stille ministe-

ren det direkte spørgsmål, om ikke Folketinget roligt kan henholde sig til, hvad regeringen tidligere ved ministerens forgænger, hr. Arne Melchior, har præciseret over for Tinget for så vidt angår færdiggørelsen af den jyske motorvejssag.

Jeg finder selv, at det er et meget konkret formuleret spørgsmål, og jeg håber derfor, at jeg fra ministerens side kan få dette spørgsmål bekræftet og dermed en stærk understregning af, at Folketinget fortsat kan henholde sig til, hvad ministerens forgænger over for Folketinget mere end én gang meget krystalklart har sagt om den sag.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Jeg skal først pointere over for ministeren, at jeg altså hedder Elisabeth Bruun Olesen og ikke Anne Grete Holmsgård. Jeg forstod, at det var en kompliment fra ministerens side, og det er jeg da glad for. På den anden side ved jeg ikke, om fru Anne Grete Holmsgård er så glad. For det første synes jeg ikke vi ligner hinanden så meget. For det andet har vi ikke altid været så politisk enige, men lige netop trafikpolitisk har vi faktisk været meget enige, så det er måske derfor.

Det, jeg egentlig kom herop for, var ministerens bemærkning om individuel kontra kollektiv trafik, hvor ministeren uanfægtet af diskussionen, uanfægtet af flertallet, siger, det er et både-og, og gentager nøjagtig det, ministeren sagde i første omgang, og det, der står i redegørelsen. Han skøjter fuldkommen hen over, at der faktisk er et flertal, der går ind for en opprioritering af den kollektive trafik på bekostning af privatbilismen.

Der er flere, der har beklaget, at det her ikke er en forespørgselsdebat, der kan munde ud i en dagsorden. Men vi kan jo beslutte os for, hvis ministeren ikke kommer med nogle mere tilfredsstillende svar, at anmelde en forespørgselsdebat, der munder ud i en dagsorden, som pålægger ministeren at tage det flertal, der er herinde, alvorligt, så der sker en opprioritering af den kollektive trafik i forhold til privatbilismen, og så der sker en opprioritering af anvendelsen af ressourcerne til den kollektive trafik på bekostning af privatbilismen.

Det er utilfredsstillende og alt for lidt, at ministeren bare siger, at de tyndt befolkede

[Elisabeth Bruun Olesen]

områder ikke kan have samme dækningsgrad trafikollektivt som de tætbefolkede områder. Det er slet ikke det, det handler om. Der er ingen, der mener, at meget tyndt befolkede områder skal have nøjagtig den samme dækningsgrad i forhold til den kollektive trafik som et meget tætbefolkede område. Det er et spørgsmål om at forholde sig alvorligt til den problemstilling, der bliver rejst.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Den dagsorden, der kunne skrives, er ret enkel, for den måtte gå på, at Folketinget opfordrer regeringen til at afsætte så mange ressourcer til den kollektive trafik, at den år for år kan øge sin andel af såvel person- som godstransporten. Så enkelt er det.

Derfor synes jeg, ministeren kommer alt for let om ved at kommentere de velbegrundede ønsker, der har været fremført om den kollektive trafik. Andre før mig og jeg selv gjorde faktisk lidt ud af at fortælle, hvorfor vi mener der er behov for en sådan forøgelse af midlerne til den kollektive trafik. Det eneste, vi får at vide af ministern, er, at de tal, der er anført i handlingsplanen, ikke er de endelige. Det er betryggende, for når vi læser dem, som de står, er der tale om en ganske betydelig reduktion i investeringerne i den kollektive trafik.

Hvad er det, der fører til, at ministeren opfører sådanne alt for små tal? Regeringen og Det Radikale Venstre fik en aftale om finansloven for 1987, og så vidt jeg kan læse det, er de midler også afsat, som blev aftalt. Men det er også klart, at den aftale, vi har indgået med regeringen om den kollektive trafik for 1987, skal følges op i de kommende år. Ministeren kan ikke være i tvivl om, at det indeholder aftalen. Den aftalte stignings-takt skal fastholdes i de følgende år, medmindre noget andet aftales.

Der har af hr. Risgaard Knudsen og hr. J. K. Hansen været sat spørgsmålstejn ved, om man dels begrænser investeringerne i vejsektoren, dels påviseligt vil begrænse den kollektive trafik af hensyn til den store vægt, investeringerne i den faste forbindelse over Storebælt nu vil lægge ind i prioriteringen. Det synes jeg vi må bede ministeren om et konkret og klart svar på. For min part kan jeg gentage, at ministeren lige så godt her i

dag kan erklære sig parat til at tilføre de midler til den kollektive trafik, som én gang er aftalt. Det er ikke nødvendigt at vente til op under jul. Ministeren kan lige så godt allerede nu fremsende et ændringsforslag til de totalrammer, der er afleveret i Folketingets finansudvalg, og som jeg går ud fra har sammenhæng med de tal, der står i handlingsplanen. Derudover vil jeg godt gøre et par bemærkninger. Jeg kan mærke, at formanden er langmodig over for mig, fordi jeg ikke havde ordet i anden omgang, men det var der ingen grund til, for ministeren havde ikke svaret mig.

Jeg vil godt sige, at på et andet punkt er jeg meget enig med ministeren, og det er, når det drejer sig om luftfarten. Jeg kan ikke begribe det tripperi, vi igen her i dag fornemmer især fra hr. J. K. Hansens side i henseende til at få vedtaget denne koncessionsforlængelse. Der er ingen tvivl om, at der er et mægtig stort flertal i Folketinget for at vedtage koncessionsforlængelsen for SAS' vedkommende. Det, der er nogle der ønsker, og åbenbart andre, der ikke ønsker – det synes jeg er vigtigt at konstatere – er at få afprøvet, om vi kan komme lidt videre i de liberaliseringsbestræbelser, som alle er enige om er fornuftige, og som også SAS efterhånden er med på. Der er ingen, der ønsker at skade SAS, bevar mig vel, det er et godt nordisk foretagende. Men spørgsmålet er, hvad der er bedst: fortsat at give dem total beskyttelse, eller at give dem en mulighed for at komme lidt længere frem på banen. Det må så betyde, at der også bliver lidt mere liberale forhold for andre selskaber i det her område.

Det er såmænd det hele, men inden vi skilles før sommerferien, har naturligvis et stort flertal i Folketinget, inklusive Det Radikale Venstre, vedtaget en forlængelse af koncessionen.

Formanden:

Jeg kan helt bekræfte, at vi jo er fremme ved de korte bemærkninger, men jeg har været lidt liberal, fordi ministeren ikke nåede alle besvarelser i første omgang. Hr. J. K. Hansen en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

[J. K. Hansen]

Med hensyn til ministerens beklagelse over manglende tid kan jeg meddele, at i henhold til forretningsordenen har ministeren 20 minutter, 10 minutter og 10 minutter. Der er 10 minutter endnu, så der er altså tid til at svare på de spørgsmål, vi stiller, hr. minister.

Det første, jeg ikke fik svar på – nu har hr. Bilgrav-Nielsen gravet lidt mere i det – er om investeringerne på DSB-området. Nu siger ministeren, at det er foreløbige tal. Det kan vel ikke være nogen tilfældighed, at de foreløbige tal er 300 mill. kr. mindre i 1988, end de var i 1987. Men hvis det er sådan, så er den plan, vi står med her, jo ingen handlingsplan. Så er det en foreløbig handlingsplan, og hvornår skal vi så have en debat om den endelige handlingsplan? Det synes jeg godt vi kunne forvente et svar på.

Der er ikke noget tripperi fra vor side. Vi har et forslag fra regeringen til behandling i Folketingets trafikudvalg. Det har været til første behandling i denne sal på et meget tidligt tidspunkt. Det er fremsat af regeringen i november måned, og oven i købet stod der i fremsættelsestalen, at man anbefalede til Folketingets velvillige behandling.

Jeg ved ikke, om vi kan få et helt klart svar på, hvornår regeringen ønsker at denne velvillige behandling skal slutte. Vi er nogle i Folketingets trafikudvalg, der er klar til at slutte den, og hvis regeringspartierne i øvrigt er med, så har regeringen et meget komfortabelt flertal for at slutte. Ellers vil jeg anbefale, når man fremover sætter sådanne påtegninger på, hvor man anmoder om Folketingets velvillige behandling, at man skriver: dog med det forbehold, at hvis regeringen skulle blive uenig med sig selv i mellemtiden, så gælder det, der står, ikke. Jeg synes, det er en mærkelig behandling af Folketinget.

Det tredje, jeg godt vil sige her, er, at ministeren roste hr. Bilgrav-Nielsen – det skal han have lov til – fordi han havde sagt, at der ikke er penge til alt. Det er vi også klar over, og jeg beder ministeren læse i fortrykket, når det kommer, at vi har erklæret os rede til at indgå i en drøftelse om investeringer.

sieringen af Storebæltsforbindelsen og hvor mange midler dette projekt vil sluge.

Jeg synes ærlig talt, at Det Radikale Venstre skulle tage sig lidt sammen og helt klart meddele såvel regeringspartierne som Socialdemokratiet, at uanset hvem af de to blokke der vinder næste valg – det skulle undre mig meget, om ikke Det Radikale Venstre også efter næste valg sidder i den samme situation som i dag og skal udgøre flertallet – kan man godt glemme alt om de aftaler, man har indgået. Hr. Bilgrav-Nielsen behøver ikke engang at tilføje, at det er tåbelige aftaler, for både hr. Bilgrav-Nielsen og jeg ved, at det er rigtig dårlige aftaler, der er indgået.

I stedet for at blive ved med at diskutere de luftkasteller, man har lavet i lovforslaget, og som nu er til behandling oppe i udvalget, synes jeg, at Det Radikale Venstre burde få stoppet disse prestigemagere, for det er prestige det hele. Det er intet som helst andet.

I øvrigt vil jeg godt sige om debatten i dag, at den gerne skulle have afklaret nogle ting, men hvis vi lader løbe igennem hovedet, hvad der egentlig er blevet sagt, og hvad der er blevet svaret, hvad har den debat så egentlig været værd, ud over at de forskellige partier har fået luftet deres synspunkter? Vi har f.eks. ikke fået at vide – det spurgte jeg ministeren om – hvorvidt Tjæreborg og Tower Air kunne forvente at få deres tilladelser til flyvning til USA forlænget. Vi har ikke hørt, om charterselskaberne kan forvente en mere rimelig behandling, end de har fået hidtil og får for øjeblikket. Vi har heller ikke hørt om det store prestigeprojekt i indenrigs-lufthavnen, om man virkelig vil gennemføre det, samtidig med at man regner med, at passagerantallet vil falde som følge af den faste forbindelse over Storebælt. Og sådan er der en lang, lang række ting.

Det eneste, vi faktisk har fået at vide, er, at de private vognmænd i hvert fald ikke skal forvente bedre vilkår, heller ikke under en såkaldt liberal regering. Regeringen mener at DSB fortsat skal favoriseres.

Men alt i alt, timerne er gået, og vi er faktisk ikke ret meget klogere nu, end vi var, da vi begyndte.

(Kort bemærkning).

Jimmy Stahr (S):

Dohrmann (FP):

Hr. Bilgrav-Nielsen var inde på noget meget, meget væsentligt, da han omtalte finan-

[Jimmy Stahr]

Det er en ret sjælden situation for mig at skulle sige, at jeg faktisk er enig med hr. Dohrmann. Det er noget helt nyt. Jeg tror ikke, jeg har været ude for det før. Jeg har lidt af den samme fornemmelse: jeg har læst en redegørelse og en handlingsplan, og jeg har hørt en 3-4 timer lang debat, men jeg synes egentlig ikke, jeg er ret meget klogere. Det kan skyldes mig, men jeg blev så glad for, at hr. Dohrmann sagde det samme; så kunne det jo være, vi var flere.

Det, jeg lige vil spørge om eller spørge om igen – det er jo mest det, man gør nu – er det møde i Norge mellem trafikministrene. Det sagde trafikministeren også at der havde været, og så fortalte han, hvad den norske og den svenske minister havde sagt. Det var faktisk ikke så meget det, jeg spurgte om. Jeg var interesseret i, hvad den fornemme danske repræsentant sagde ved mødet. Hvordan fik han mødet tacklet, så de danske synspunkter sad krystalklart skåret i norsk klippe deroppe? Det var lige det, jeg var interesseret i.

Hr. Bilgrav-Nilsen kom med den med liberaliseringen, og så så hr. Bilgrav-Nielsen ned på mig, som om han ville svinge pisken over mig, som om jeg var ansat i Danmarks Radio, for at høre noget om det her.

Jeg vil bare sige, at vi faktisk har givet regeringen ret lang tid til at behandle lovforslaget om koncessioneringen. Den har haft masser af tid til det, og vi har spurgt ved masser af lejligheder. Vi spurgte i dag: kommer det lovforslag ikke snart? Vi ved, der er det flertal. Derfor kan vi ikke forstå, hvorfor det ikke kommer. Vi vil da gerne være med til de liberaliseringstanker og høre om dem, men indtil nu har vi mest hørt om, hvad de andre ville.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er ikke for at drille trafikministeren, at vi stiller spørgsmål, det kan næsten virke sådan, men nu er han jo minister, så derfor må vi prøve alligevel, om vi ikke kan få lidt at vide.

Spørgsmålet var altså, om vi kunne få en klar melding på den med persontrafik og kollektiv trafik. Det venter vi stadig væk på. Jeg ville egentlig også gerne, om ministeren kunne sige en lille smule om det med gods-transporterne, som jeg havde fat i i min tale.

Jeg ved godt, at jeg ikke havde advaret ministeren, inden det kom, men så prøver vi igen.

Vi har stadig væk chancen for at gribe ind over for den subsidiering, der foregår af de tunge transporter på vejene. Det er det eneste punkt, hvor jeg ikke var enig med hr. Dohrmann. Jeg var også i den ejendommelige situation, at jeg syntes, det var en fornuftig tale, hr. Dohrmann holdt, bortset fra da han sagde, at det var synd for vognmændene. Det er jo ikke rigtigt. De subsidieres enormt, i hvert fald dem med de tunge transporter. Der er stadig væk chance for, kære minister, at vi kan flytte rundt på det, hvis vi får et andet afgiftssystem end det, vi har.

Argumentet med – det er ministeren ikke kommet med, for han har ikke svaret på spørgsmålet – at det er så svært at finde ud af, hvordan man laver en kilometerafgift, er endnu ringere i den her situation end den, vi møder, når de rige skal have adskilt private og offentlige rentebetalinger, hvor de også har argumentet om, hvor svært det bliver.

Det er altså ikke så indviklet, og vi kan være forholdsvis sikker på, at hvis vi ikke gør noget nu, bliver vi bundet på hænder og fødder af EF, som kommer med et system, som man kan håbe bliver et godt system. Det bliver næppe ringere end det, vi har i Danmark i dag, men det vil sandsynligvis ikke fremme den kollektive godstransport.

Det bliver sandsynligvis et system, som kommer til at hvile udelukkende på dieselafgift eller benzinafgift. Efter det, vi har i dag, refunderer vi pengene. Efter EFs system bliver det nok sådan, at de ikke kan refunderes, og derved bliver det lidt bedre end det, vi har nu. Men stadig væk er det en klar subsidiering af fortrinsvis de tunge transporter, som ødelægger vores vejnet. Vi skal have dette gods på skinner, ikke bare i Danmark, men gerne i hele Europa.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Jeg skal sige til hr. Risgaard Knudsen, som fortsat er bekymret, så vidt jeg forstår, hvad angår den jyske motorvejssag og henholder sig til min forgænger, hr. Arne Melchior, at jeg ikke er bekendt med, at der er sket nogen som helst forandring. Det håber jeg naturligvis ikke bliver aktuelt. Det ville jeg være uhyggelig ked af.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Vi har en aftale, og vi har opprioriteret aftalen for så vidt angår motorvejen, det skal være færdigt, og vi har oven i købet opprioriteret de nørrejske veje til glæde for hr. Risgaard Knudsen. Jeg tror oven i købet, det ligger på en andenplads, i modsætning til dengang hr. Risgaard Knudsen selv var trafikminister, hvor det var lidt lavere placeret. Jeg håber, det glæder, at det er på plads.

Jeg kan ikke komme min besvarelse nærmere til fru Elisabeth Bruun Olesen, end at jeg noterer mig, hvad hr. Bilgrav-Nielsen har sagt, at man ikke bare kan sige ja til alting. Man kan ikke bare sige ja til, at nu vil man give penge til det ene, og nu vil man give penge til det andet. Man må prioritere, sådan må jeg forstå hr. Bilgrav-Nielsens indlæg.

Det er også et svar til hr. J. K. Hansen, som ville have mig til at gå lidt længere. Hr. J. K. Hansen ved jo godt, at man ikke kan binde sig mange år ud i fremtiden til nogle faste punkter; der vil altid være en vis usikkerhedsmargin. Det manglede så sandelig bare; sådan vil det altid være.

Bebrejdelser om, at der er tale om foreløbige tal: jeg havde nær sagt, at det giver i og for sig sig selv; jeg kan ikke komme den side af sagen nærmere.

Vi har naturligvis en aftale, hr. Bilgrav-Nielsen, og den står selvfølgelig ved magt. Det manglede da bare. Vi har indgået en aftale om finansloven for 1987, og den står selvfølgelig ved magt. Jeg er fuld af fortrosthed til og overbevisning om, at vi også vil nå frem til en aftale for så vidt angår finansloven for det kommende år, når nu vælgerne har genvalgt regeringen.

Hr. J. K. Hansen og andre, bl.a. hr. Jimmy Stahr, er inde på koncessionen. Det er åbenbart noget, der skal gøres til det helt store nummer i forbindelse med den trafikpolitiske redegørelse, og det har jeg bestemt ikke noget imod. Jeg skal bare sige, at der er et flertal, så vidt jeg har kunnet notere mig det, der ønskes, at man kommer, som hr. Bilgrav-Nielsen udtrykte det, lidt videre end det, der ligger.

Jeg synes, det er en rigtig måde at gribe tingene an på, at man giver sig den fornødne tid til at drøfte det. Man skal ikke, bare fordi andre parlamenter vedtager en koncession, sige, at så gør vi det også, pr. automatik. Det skal fortsat afgøres i det danske Folketing, hvordan trafikpolitikken skal være. Jeg må

da håbe og tro, at hr. J. K. Hansen er beroliget efter de indlæg, han netop har hørt. Der er lyse udsigter.

Jeg kan sige til hr. Jimmy Stahr, at hvad jeg sagde på mødet, var, at jeg undrede mig lidt over, at man umiddelbart kunne tage stilling til et forslag, som var meget løst – det kunne jeg godt have tænkt mig at vurdere lidt nærmere – at man, når koncernechef Jan Carlzon møder op i Trafikministeriet og efter et ganske kort indlæg tilkendegiver nogle løse tanker om et kommende Comair, der stort set skal svare til det kendte Danair, hen over bordet kan sige ja til det. Hvis jeg havde gjort det, kunne jeg selvfølgelig bringe mig selv i nogle voldsomme vanskeligheder, hvad jeg bestemt ikke har lyst til. Det manglede bare. Sådan forhandler man ikke, og man siger ikke bare ja.

Det undrer mig, at man var i stand til at gøre det, men man var i stand til at sige, at det syntes man var godt. Det er tegn på, at de formentlig er mere effektive og har mere overblik end min ringhed, og jeg skal kun beklage, at det måske forholder sig sådan, men jeg løber bare ikke ud og siger ja, fordi nogle ønsker, at jeg skal sige ja. Jeg vil have lov til at vurdere tingene ganske grundigt, inden jeg går videre med det. Det har selvfølgelig efterfølgende fundet sted, og nu går vi videre med de undersøgelser, embedsmændene går i gang på et par møder, og derefter vil vi naturligvis også over for Folketingets trafikudvalg og andre meddele resultaterne.

Så skylder jeg hr. Dohrmann et svar – eller rettere sagt: jeg skylder ikke hr. Dohrmann et svar, for det manglede da bare. Hr. Dohrmann spørger, om jeg herfra i dag vil erklære, at Tower Air-Tjæreborg får svar. Det ville jo være en uforskammethed over for ansøgeren, om man gav hr. Dohrmann svaret. Det siger sig selv, at den, der først skal have besked, når en sag er færdigbehandlet i ministeriet – sagen behandles jo stadig væk – er ansøgeren, og så må hr. Dohrmann finde sig i, at han kommer i anden række i den forbindelse.

Til hr. Dohrmann skal jeg gøre et par bemærkninger mere, selv om jeg havde lovet ikke at gøre det, men når jeg nu bliver presset til det, så gør jeg det.

Hr. Dohrmann sagde om indenrigslufthaven, at det er en overflødig bygning, og at man kan spare 100 mill. kr. Jeg forstår sim-

[Ministeren for offentlige arbejder]

pelt hen ikke hr. Dohrmann og hans argumentation for, at passagertallet vil dale. Ja tak, men indtil den faste forbindelse kommer, vil der være tale om en stigning, en ganske alvorlig stigning endda, 10–12 pct. i øjeblikket. Så kan enhver jo regne ud, hvad det er i forhold til det nuværende passagerunderlag: 2 millioner. Så siger det sig selv, at den bygning, som blev opført som en midlertidig foranstaltning i 1969, ikke kan være vedvarende. Der er behov for en ny bygning og for at få moderniseret det, der er tilbage derude.

Så skal jeg afslutningsvis sige til fru Margrete Auken, at jeg ikke forstår fru Margrete Aukens spørgsmål. Det er nok min fejl, og jeg må så erkende den fejl. Det beklager jeg. Hvis fru Margrete Auken vil have mig til at diskutere afgiftsspørgsmål under behandlingen af en trafikpolitisk redegørelse, hvis det er det, hun mener med det, så er hun altså gået galt i byen. Det har jeg ingen intentioner om at diskutere.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 147:

Forslag til folketingsbeslutning om genoprettelse af togtrafikken for passagerer mellem Grenå og Randers.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 17/3 87).

Forslaget sættes til forhandling

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Jeg vil indlede med at takke forslagsstillerne for den interesse, der vises for at styrke den kollektive togtrafik på strækningen fra Randers til Grenå, en interesse, der vel på den anden side primært udspringer af ønsket om at sikre Grenå–Hundrededoverfartens fortsatte overlevelse og eksistens.

Spørgsmålet om, hvilke Kattetruter der på længere sigt skal bevares, behandles som bekendt for tiden i et udvalg, og jeg vil ikke

komme nærmere ind på det ved denne lejlighed.

Som forslaget er formuleret, forstår jeg, at der er tale om dels at genoptage godstrafikken med tog på strækningen Grenå–Randers, dels at genoptage passagertrafikken på samme strækning og i den forbindelse at indrette togforbindelserne efter Grenå–Hundrededfærgernes ankomster og afgang.

Jeg skal gøre opmærksom på, at ingen del af strækningen Randers–Grenå er nedlagt. Dog benyttes strækningen Randers–Ryomgård alene til godstrafik, mens strækningen Ryomgård–Grenå indgår som en del af regionalbanen fra Århus til Grenå.

Omdannelsen af strækningen Randers–Ryomgård til godsbane skete i 1971 samtidig med indskrænkningen af driften på en række andre svagt benyttede sidebaner. Da der således rent faktisk foregår godstransporter på strækningen – ganske vist i et beskedent omfang – betragter jeg den del af forslaget som tilgodeset.

I bemærkningerne til forslaget omtales en forsøgsperiode på 2–3 år efter genoptagelse af trafikken under hensyn til usikkerheden om den fremtidige trafikstruktur mellem landsdelene.

Jeg skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at det vil kræve ret omfattende investeringer at genoptage persontrafikken på godsbanen, og jeg mener, man skal være ret sikker i sin sag, før man træffer beslutning om at ofre adskillige millioner kroner på et sådant projekt.

Sagen er nemlig den, at kørsel med godstog ikke stiller samme krav til banens, altså sporets standard og til stationsfaciliteter m.v., som passagertrafik gør. Strækningen Randers–Ryomgård bærer præg af, at den siden 1971 alene har været anvendt til godstogs-kørsel. Strækningen kan således i dag kun befares af godstog med 40 km i timen. Skal strækningen anvendes til kørsel med passagertog med blot 75 km i timen, og skal den genoprustes svarende til strækningshastigheden på Grenå–Århusbanen, vil det kræve omfattende sporjusteringer, og på lidt længere sigt bliver der også tale om sporforstærkninger, og det vil svare til en udgift på ca. 50 mill. kr.

Endvidere skal overkørselsanlæggene forbedres, broen over Gudenåen istandsættes, perroner m.v. til de nye standsningssteder