

[Arne Larsen.]

og så få det overstået inden for en nærmere fastsat årrække, sådan at også det vejhungrende motorfolk kunne se en ende på alle deres bedrøveligheder? Det må også være mest hensigtsmæssigt på denne måde, idet det både må blive billigere og mere arbejdskraftbesparende og vi så kan undgå en masse midlertidige løsninger og omlægninger, som fordyrer hele vejbyggeriet og kræver større investeringer end nødvendigt.

Den kollektive trafik har især SFs bevågenhed og her især den kollektive trafiks afvikling i Storkøbenhavn. Her er vi enig med ministeren i, at der må sættes stærkt på en udbygning af det københavnske S-banenet. Som tidligere omtalt finder jeg det nærmest skandaløst, at vi ikke er kommet længere, og jeg kan forstå, at det vil tage rundt regnet 20 år endnu, før vi er ved vejs ende med de planlagte tunnelbanestrækninger, herunder Citylinjen, Amagerlinjen og Frederiksberglinjen, de 3 S-baner til Køge Bugt, Hareskovbanen og Lundtoftebanen samt den videre udbygning af S-banerne til de nærmeste købstæder. Også her var et forøget tempo meget ønskeligt, og 20 år forekommer mig et meget langt åremål. Man risikerer jo selv ikke at komme til at opleve disse planers gennemførelse, og det synes jeg er meget triste udsigter.

Tidligere hed det, at tempoet ikke kunne sættes i vejret på grund af arbejdskraftmangelen, men det gælder da ikke mere. Måske var det de højere teknisk uddannede, man havde i tankerne og havde mangel på, men er det længere noget problem? Eller er der stadig væk kun nogle enkelte ingeniører til rådighed hos DSB for projektering af disse opgaver? I så fald må vi da efter min opfattelse se af finde nogle uden for landets grænser, som var villige til at hjælpe os for gode ord og betaling.

Det øvrige banenet og baneudbygningen er også påtrængende opgaver. Baneplansudvalget har her afgivet en første betænkning, som jeg ikke skal komme så meget ind på, men man foreslår jo en ret drastisk nedskæring af banenettet, så der tilbage kun bliver det, der er et tilfredsstillende trafikunderlag for at opretholde. I sin iver for at nedlægge de urentable banestrækninger, hvad der kan være mening i, må man imidlertid ikke glemme, at også befolk-

ningen i de tyndt befolkede egne har krav på en nogenlunde tilfredsstillende trafikbetjening af den ene eller den anden art, og at man altså ikke bør afskaffe disse banestrækninger, før man har sat noget andet i stedet.

Nedlægningen af den vestjyske længdebane vil jeg sætte et spørgsmålstegn ved, i alt fald indtil man har skabt en anden og tilfredsstillende løsning for disse egnes indbyggere rent trafikmæssigt. Ellers kan vi i høj grad være enige om, at det gælder om at gennemføre en forøget og stærkt udbygget modernisering på alle områder for DSB, så det i højere grad kan blive rentabelt og mindre underskudgivende, end foretagendet er i dag, og således at DSB kan blive konkurrencedygtigt især på godsbefordringens område, men naturligvis også på personbefordringens område. Her er DSB jo i stigende konkurrence med indenrigsflyvningen og på visse færgoverfarter med private selskaber. DSB må hjælpes, men må også selv-udvise initiativ og udføre public relationsarbejde for at fastholde og forøge sin kundekreds.

Også for en bedre og hurtigere afvikling af jernbanernes trafik er det nødvendigt, at den faste forbindelse over Store-Bælt snart sættes på dagsordenen. Det skulle ikke være nødvendigt at gentage argumenterne for en fast forbindelse over Store-Bælt. Den indebærer jo så mange indlysende fordele såvel for DSBs kunder som for den motoriserede del af befolkningen. En fast forbindelse vil koste mange penge, ca. 3 milliarder kr. i anlægsudgifter, men selv om det lyder voldsomt, vil det være en rigtig og samfundsgavnlig investering, som vi ikke skal vige tilbage for. Derfor må vi snart helt have afklaret projektets udformning, bro eller tunnel eller en kombination af begge dele, og så selve finansieringsspørgsmålet.

Jeg tror næppe, at man kommer uden om at tage afgift for benyttelse af anlægget. Det må blive brugerne, der betaler, også fordi så mange udlændinge især i sommertiden benytter de nuværende færges og også vil komme til at benytte de nye anlæg i stor udstrækning.

En ny bro over Storstrømmen vil inden for et kort åremål være nødvendig for at kunne klare den stadig stigende trafikstrøm sydpå. I den forbindelse vil jeg gøre opmærk-