

[Glensgård]

et folkekrav, for det er så langt fra befolkningen som sådan, der flyver, men der vil komme et krav fra den del af erhvervslivet, som nu bliver afskåret fra en hurtig transport til København. Og så kan regeringen selvfølgelig med sin sædvanlige hånlige vinklen til erhvervslivet sige, at vi ønsker ikke at efterkomme disse ønsker, men det er en urimelig trafikpolitik. Og endnu værre, det er en urimelig erhvervs politik.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil gerne takke de to partier, VS og SF, for forespørgslen, og jeg vil gerne takke ministeren for besvarelsen. Jeg synes, jeg må konstatere, at ministeren i sin besvarelse bekræftede, at det er regeringens hensigt at søge tilvejebragt flere midler til investering i den kollektive trafik.

Vi har i det radikale venstre interesseret os meget for denne problemstilling, eller rettere sagt, vi har interesseret os meget for det lykkelige, der er sket, nemlig at stadig flere synes at interessere sig for at bruge den kollektive trafik, og det har ført os frem til nogle ønsker om, hvordan vi kunne imødekomme befolkningens interesse for den kollektive trafik.

Vi stillede ved behandlingen af finansloven et ændringsforslag, som kunne have været med til at lede pengene derhen, hvor behovet er størst, ikke ved at forøge de offentlige udgifter, men ved at omprioritere inden for trafiksektoren. Jeg vil gerne i dag nævne det spørgsmål igen, og hvis ministeren skulle have glemt det, er det altså Kastrup lufthavn, jeg tænker på. Jeg vil godt spørge ministeren, om han har overvejet den sag fortsat, om der er noget i trafikudviklingen i Kastrup, der siger ham, at vi måske godt kunne spare en del af de 200 mill. kr., som er afsat for 1981 til investeringer i Kastrup lufthavn. Jeg er overbevist om, at ministeren i sine undersøgelser af de faktiske forhold vil støde på tal, som er markante. Der er markant nedgang i operationstallet i lufthavnen. Der er endog et markant fald i antallet af trafikanter, og det er første gang i lufthavnens nyere historie, at vi har en markant nedgang i antallet af rejsende. Og vi har jo fået en lovgivning omkring Kastrup lufthavns videre udvikling, der netop er udformet så fleksibelt, at ministeren ikke er tvunget til at investere. Som han selv

sagde – jeg tror, jeg kan huske det næsten ordret – i sit bidrag, hvis jeg må udtrykke det sådan, til betænkningen, vil der ikke blive investeret i Kastrup i andet omfang, end det er nødvendigt i forhold til udviklingen i trafikallet.

Jeg tror altså, at ministeren har en god mulighed for, uden at vi skal til at ændre i lovgivningen, at udskyde disse investeringer og vente med dem, indtil der måtte være et trafikalt behov derfor. Jeg tror ikke, folk vil kunne forstå, hvis vi går i gang med en stor investering i Kastrup på et tidspunkt, hvor trafiktallene falder, og undlader de nødvendige investeringer samtidig i f.eks. DSBs materiel.

Jeg mener også, vi er nødt til stadig at kigge på vejsektoren. Jeg indrømmer over for ministeren, at det sidste lovforslag, der just er omdelt, om hovedlandevejsproblematikken klart viser, at dér har vi prioriteret ned i meget stort omfang. Det er også nødvendigt, fordi alle de trafikplaner, de vejplaner, vi har haft, er blevet skabt i en tid, hvor der også var stigning i antallet af trafikanter på vejene. Og ministeren nævnte jo, at det har ændret sig siden 1978.

Jeg må give ministeren medhold i, at der er sket en ganske kraftig reduktion i de planlagte vejinvesteringer, men jeg tror stadig, der er behov for, at vi går vores vejprojekter efter, og jeg vil godt nævne her et projekt som Tårnbymotorvejen. Er det nu rimeligt at fastholde den? Er det ikke sådan, at vi burde overveje, hvordan vi kan betjene lufthavnsområdet og Amagerområdet i det hele taget med kollektiv trafik? Jeg ved ikke hvilken type af kollektiv trafik, men der er jo visse overvejelser i gang i DSB om, hvordan det kunne lade sig gøre. Jeg vil godt spørge ministeren, om det kunne tænkes at ligge sådan, at ministeren ville gå ind i de overvejelser endnu en gang. Jeg tror, at hvis han studerer vejtallene også her i området, vil han se, at der er ikke de tal, som var grundlaget for lovgivningen i sin tid.

Kunne vi gå ind i den slags overvejelser, er der måske endda en del penge frigjort til investeringer andre steder, og vi mener absolut, det er investeringer i den kollektive trafik, der må holde for. Det er der jo også stort set bred enighed om her i debatten i dag.

Vi har tilladt os – og jeg beklager, at vi ikke er nået til vejs ende med det før her i