

[Ministeren for offentlige arbejder]

det. Herved ville vi få et fjernbusnet som alternativ til jernbanerne, og det har der aldrig været ønske om. Dette er da også baggrunden for, at persontrafikrådet, som jeg tidligere har nævnt, efter loven i sin stillingtagen i disse sager ikke alene skal tage hensyn til de faktiske betjeningsmuligheder, men også til de fremtidige betjeningsmuligheder, man kan påregne fra de eksisterende kollektive trafikforbindelser.

Om den betjening, de bestående trafikforbindelser mellem Århus og København giver mulighed for i dag og i den nærmeste fremtid, kan jeg i øvrigt over for tinget oplyse, at der i dag er 16 daglige intercitytogforbindelser i hver retning mellem Århus og København over Store Bælt. Hertil kommer 2 daglige lyntogsforbindelser i hver retning og 3 hurtige togforbindelser i hver retning via Kalundborg. Endelig hører det da også med i billedet, at SAS udfører 9 daglige dobbeltture mellem Tirstrup og København, når den form for trafikafvikling er normal.

I løbet af få måneder vil der ske en ikke uvæsentlig udvidelse af siddepladsudbuddet i togene mellem Århus og København på de mest aktuelle tider, det vil sige fredag og søndag eftermiddag og aften. Fra foråret næste år indsættes et ekstra dagligt lyntog i hver retning med 5 vogne med ca. 330 siddepladser. Én af vognene vil være specielt indrettet til befording af handicappede, med lift til kørestol, handicapp toilet samt kupé, hvor kørestole kan anbringes og fastgøres. Ligeledes fra foråret 1982 vil DSB have fået leveret nyt materiel, der muliggør en yderligere supplerende af intercitytogene i de mest belastede tidsrum.

Må jeg også minde om folketingets behandling i 1979 af det af den daværende regering ved den daværende minister for offentlige arbejder, hr. Ivar Hansen, fremsatte forslag til lov om elektrificering af DSBs fjerntrafikstrækninger, et kostbart projekt, som vandt bred tilslutning her i tinget, og hvor samtlige partier på nær fremskridtspartiet opfordrede regeringen til at søge anlægsperioden reduceret mest muligt. Den lejlighed, som jo nok må siges at have været meget velegnet, benyttede man ikke til at lægge tanker frem om opbygning af et fjernbusnet som alternativ til DSBs hovedjernbanenet. Havde man gjort det, havde der nok været flere i dette ting, der havde spurgt sig selv

om det forsvarlige i, at staten, ikke mindst i disse år, hvor ressourcerne er knappe, foretager så store investeringer i udvikling og forbedring af jernbanetrafikken.

Som sagt, jeg tror ikke, at forslagsstillerne har gjort sig det klart, hvad konsekvenserne vil blive, hvis et forslag som dette bliver vedtaget. Derfor kan det vel næppe heller overraske, at jeg ud fra en nøgtern vurdering og ud fra en vurdering med baggrund i den gældende lovgivning må meddele, at jeg ikke kan gå ind for dette forslag.

Lerke (S):

For beslutningsforslag nr. B 102 om en busrute Århus-København kan det være svært at finde en begrundelse, der er noget indhold i. Det, at der er en busrute fra Ålborg og Fjerritslev til København, er for mig en noget søgt dokumentation for behovet. Der er i dag gode forbindelser mellem Århus og København både med skib, med tog og med fly. Det mener persontrafikrådet, og det samme mener mit parti.

Ivar Hansen (V):

Jeg vil gerne sige, at vi fra venstres side er indstillet på at indtage en positiv holdning til det beslutningsforslag, der er fremsat, ved den nærmere bearbejdelse i folketingets udvalg om offentlige arbejder.

Vi er selvfølgelig klar over, at vi har en lovgivning om busdrift. Vi er også klar over, at det i denne lovgivning er fastsat, at spørgsmålet om tilladelse til oprettelse og drift af busruter skal gives af persontrafikrådet. Men der kunne i den forbindelse være anledning til at gøre den bemærkning, at persontrafikrådet måske nok i ny og næ kan siges at være lovlig restriktivt i sin holdning til sager af denne art.

Jeg er ikke i dette øjeblik bekendt med, hvordan forløbet af denne sags behandling har været, og hvordan de forskellige myndigheder, der er repræsenteret i persontrafikrådet, har stillet sig i denne sag. Men behandlingen her i folketinget kunne måske give anledning til, at rådet underkastede sagen en fornyet behandling. Alt i alt kunne behandlingen i folketinget af denne sag måske give anledning til, at man i tilfælde af denne art anlagde en lidt anden kurs fra persontrafikrådets side.