

[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-