

[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 trafik anlæg 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