

[Ministeren for offentlige arbejder]

have været taget med i en sådan redegørelse, men jeg vil under det, jeg nu skal sige, formentlig adskillige gange bruge udtrykket »prioritering«, for det er jo det, det handler om. Når man skal afgive en trafikpolitisk redegørelse, er man nødt til at prioritere, og ikke mindst når det kun er hvert 7. eller 8. år, man afgiver en sådan redegørelse, er det givet, at man er nødt til temmelig behændt at foretage dønn prioritering. Men det kunne måske animere mig til lidt oftere, og vælgerne vil, at fremkomme med en trafikpolitisk redegørelse. Det har i hvert fald givet anledning til forskellige overvejelser.

Jeg skal herefter prøve at kommentere nogle af de spørgsmål, som de enkelte ordførere har været inde på, og jeg vil gerne indlede med at gøre et par bemærkninger til hr. J. K. Hansen, som finder, at den redegørelse, der er fremlagt i 1987, er skuffende. Samtidig undlader hr. J. K. Hansen naturligvis ikke at tage æren for alt det gode, der er sket som følge af den trafikpolitiske redegørelse, vi fik for år tilbage. Hr. J. K. Hansen må naturligvis selv om, om han vil tage æren for det alene. Mig bekendt er der et flertal bag de initiativer, der bliver taget, men o.k., man skal ikke sætte sit lys under en skæppe. Jeg betragter det rent faktisk som værende udtryk for en høj grad af traditionel oppositionspolitik, når man ikke spænder videre end til bare at notere sig, at en redegørelse er skuffende. Hr. Jimmy Stahr, som jeg skal vende tilbage til, var dog lidt mere konkret i sin kritik.

Jeg vil også gerne sige til hr. J. K. Hansen, at dette at lede trafikken i en bedre retning er noget, jeg kan være meget enig i, men jeg kan bestemt ikke være enig, hvis man så, som hr. J. K. Hansen gjorde det, sætter et lighedstegn til kollektiv trafik. Det er ikke regeringens holdning. Regeringens trafikpolitiske holdning er, at det er ikke et enten-eller, vi her taler om, men, som det er sagt af forskellige ordførere, et både-og.

Hr. J. K. Hansen omtalte også andre forhold under sit indlæg, bl.a. var han inde på spørgsmålet om børnealdersgrænsen på 16 år. Som hr. J. K. Hansen ved, er det et spørgsmål, vi meget gerne skulle have forhandlet på plads med Amtsrådsforeningen og amterne, og det er derfor, det endnu ikke er afklaret.

For så vidt angår luftfartsspørgsmålet, skal jeg gerne give udtryk for, at det, jeg her tilslutter mig, er den holdning, et flertal har, nemlig at det er rigtigt, at der er indgået en aftale i maj måned 1986 imellem regeringerne, men at de ting, der skal afgøres, stadig væk afgøres af et flertal i Folketinget, og jeg har forstået, at der er et flertal bag de initiativer, som vi i øjeblikket drøfter med de nordiske trafikministre og naturligvis også med SAS.

Hr. J. K. Hansen benyttede også lejligheden til at gøre opmærksom på, at vi foretog en lang række besparelser. Jeg kan sige til hr. J. K. Hansen, at det ikke er, fordi vi har lyst til at foretage besparelser – selvfølgelig ikke, det manglede bare – men fordi vi er i en situation, hvor man ikke bare kan give penge ud. Regeringen har den politik, at vi, når vi giver en krone ud, også vil have en krone ind igen – så enkelt er det. Vi kan ikke henfalde til tidligere tiders letsindighed og give to eller tre kroner ud, hver gang vi opkræver en enkelt krone.

For så vidt angår spørgsmålet om den kollektive trafik i hovedstadsområdet – og det er et lidt mere generelt svar – vil jeg gerne sige, at der jo gennem nogen tid har været rejst kritik af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, og problemerne er måske nok meget naturligt blevet henført til DSB, som kører togene, men det, der skal konstateres under denne debat, er, at ansvaret for den kollektive trafik er Hovedstadsrådets.

Der er også rejst kritik fra anden side. Statsrevisorerne har for kort tid siden sendt mig en rapport, hvori der rejses en vis kritik af trafikordningen i hovedstadsområdet.

Samtidig har Hovedstadsrådet som bekendt planer om meget store investeringer i den kollektive trafik i de kommende år, først og fremmest 550 helt nye S-tog og en tunnelbane til Amager. Det er ikke småting, man her opererer med. Det er investeringer af størrelsesordenen 8-9 mia. kr., som rådet naturligvis vil have vanskeligt ved selv at finansiere.

Men også biltrafikken har i den seneste tid givet anledning til debat. På grund af den stærkt stigende trafik er der igen opstået bilkøer på indfaldsvejene til København i myldretiden, og det er selvfølgelig et problem, som ikke kan løses ved udbygning af disse veje, for hvis vi gjorde det, ville vi bare