

[Ole Henriksen]

for så må der jo være tale om et mere end almindeligt politisk holdningsskifte i synet på den kollektive trafik.

Jeg ville gerne have kommenteret det lange forslag til dagsorden, som hr. J. K. Hansen har fremsat, men jeg har ikke set det endnu på tryk, så jeg tror, jeg vil vente til anden omgang.

### Helge Sander (V):

Selve forespørgslen om regeringens initiativer med henblik på at realisere Plan 2000 har trafikministeren svaret på, og det svar kan Venstre til fulde tilslutte sig.

I dette land er stort set alle enige om, at vi skal have skattetrykket ned, men der er ofte nogle, der glemmer, at det betyder, at vi skal reducere de offentlige udgifter. Derfor må vi også i dag erkende, at ingen kan friholdes for besparelser, alle skal medvirke, også DSB. Det er også Venstres holdning i denne sag.

Men det er vigtigt for os at fastslå, at Storebæltsaftalen selvfølgelig står ved magt – også som allerede understreget af trafikministeren. Jeg synes også, det er værd at notere sig, at trafikministeren i sin redegørelse understreger, at de nødvendige anskaffelser, således at man kan udnytte fordelene ved Storebæltsforbindelsen, også skal til.

Ligeledes lægger vi megen vægt på, at de internationale perspektiver bliver håndhævet. Set over en længere årrække er der ikke tvivl om, at det europæiske samarbejde også kommer til at spille en afgørende rolle i vores trafiksystemer og i befordringen i det hele taget.

Som et af de politisk valgte medlemmer af DSB's jernbaneråd må jeg gøre opmærksom på, at det dog ikke er helt nye toner, for i det økonomiske afsnit i Plan 2000 står der, at der er veje til nedbringelse af udgifterne, nemlig i afsnit 9, der handler om økonomien.

Det er altså omfanget og tempoet, vi skal have afklaret nu, og som trafikministeren har oplyst i dag, sker det i det udredningsarbejde, som vil blive afsluttet i løbet af de næste par måneder.

I Plan 2000 hedder det: »Bedre for kunden og billigere for samfundet«. Det er en målsætning, som vi fra Venstre helt klart kan tilslutte os. Vi vil meget gerne have et godt og effektivt kollektivt trafiksystem. Vi mener faktisk ikke, vi kan undvære det. Modsat er det heller ikke ensbetydende med, at der skal lægges hindringer i vejen for andre transportmuligheder.

Netop i hovedstadsområdet må vi erkende, at det er kolossalt vigtigt, at vi har et offentligt trafiksystem, som kan afhjælpe den daglige trafik. Vi må nok erkende, at vi i Venstres folketingsgruppe nogle gange står uforstående over for, at man ikke kan få tilfredsstillende økonomi i transporten i et område, hvor der bor så mange mennesker, som tilfældet er her.

Der skal være plads til både bilen og banen, og vi ser meget gerne, at banen får størst mulig succes gennem et tilbuds- og serviceniveau, der gør, at en masse rejsende benytter alle de muligheder, der er: busser, S-tog, skibe og tog, både på korte og på lange afstande. Det er endda i mange sammenhænge nødvendigt og tillige særdeles fornuftigt.

Hvis vi ser på debatten i dag, er udgangspunktet, at der skal spares, og derfor har jeg til slut lyst til at kommentere første del af den dagsorden, som er blevet stillet, for her kunne vi måske få det indtryk, at der er en generel tilslutning til, at der skal ofres flere offentlige midler. Denne del af dagsordenen har imidlertid kun relation til Storebælt, og dér er vores holdning helt klar. Derfor kan vi selvfølgelig give vores tilslutning.

(Kort bemærkning).

### Henning Nielsen (S):

Det, der kalder mig herop, er hr. Helge Sanders fulde tilslutning til de besparelser, der er fremkommet og vil fremkomme i årene fremover for den kollektive trafik på DSB-området. Alle skal spare, sagde hr. Helge Sander, ingen skal slippe.

Jeg vil gerne spørge hr. Helge Sander, om han også er indstillet på, at det skal gå ud over det vestjyske område, hvor hr. Helge Sander jo selv kommer fra.

(Kort bemærkning).

### J. K. Hansen (S):

Det var hr. Helge Sanders bemærkning om første punkt i den dagsorden, som jeg på vegne af også hans parti har fremsat, der bringer mig herop. Hr. Helge Sander siger, at det betyder så ikke osv., at der nu er givet grønt lys for investeringer på andre områder i DSB. Det er jo netop det – og det får vi nok også bekræftet senere af en tidligere trafikminister – der ligger i aftalen, at den faste forbindelse over Storebælt ikke må hindre andre investeringer hos DSB.