

[Bakholt]

og det burde hr. Ikast have taget op for lang tid siden, for hr. Ikast kender godt problemerne, idet han har arbejdet med dem i mange år, og så før han blev minister. Så jeg forstår ikke, at hr. Ikast opretholder dette forslag, for det løser ikke de problemer, som hr. Ikast rigtigt siger at der er.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jamen jeg tror også, at vi er ganske tilfredse, hvis det skal forstås sådan, som ordføreren for Kristeligt Folkeparti har givet udtryk for, nemlig at det vil være med i det forslag, der til efteråret skal fremsættes af regeringen; nu har vi ventet så længe, at vi godt kan vente til efteråret.

Vi synes egentlig, at det er rimeligt at tage både kvantitative og kvalitative hensyn til kørselstilladelser, det må vel være helt naturligt, at de ting indgår, men sådan er det altså ikke i dag, og derfor synes vi, at det skal indgå fremover.

Men jeg er da meget tilfreds med, at det er noget, som regeringen vil tage op, og, som jeg også har sagt, håber jeg på, at man vil optage, at alt vedrørende HT skal udbydes i licitation.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 67:

Forslag til folketingsbeslutning om genoprettelse af nedlagte jernbaner.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 25/2 93).

Forslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Trafikministeren (Helge Mortensen):**

I en periode fra 1950'erne og frem til i dag er det personbilismens udbredelse, der markant har svækket banernes konkurrenceevne. En konsekvens heraf har været, at der er sket et betydeligt fald i efterspørgslen efter den kollektive trafik i länddistrikterne, ligesom efterspørgslen efter jernbaner har været vigende på samme måde; og det er ikke kun herhjemme, der har faktisk været tale om den samme udvikling andre steder, og når vi ser på Europa-kortet, er de tyndt befolkede områder blevet drænet af først banerne og derefter af den kollektive trafik.

Det har været baggrunden for, at der i en periode har været tale om at nedlægge baner, og at trafik på baner er ophørt. Når det er sagt, vil jeg gerne sige, at det er regeringens holdning, at vi bør styrke den kollektive trafik, ikke mindst dér, hvor den er til gavn for de fleste mennesker, og hvor særlige samfundsmæssige behov gør sig gældende; det betyder, at vi naturligvis vil satse på både fjerntrafikken og på bytrafikken.

DSB's mål har været at tilpasse det kollektive trafiksystem til det behov og den efterspørgsel, der har været. I store træk har det været muligt at fastholde passagererne på de kortere strækninger i hovedstadsområdet og i fjerntrafikken, og hovedstadsområdet forventes styrket i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse over Storebælt.

Vi lægger samtidig vægt på at forbedre forholdene i regionaltrafikken og tilbringertrafikken i hele landet, også på yderstrækninger, hvor trafikken ikke er så tæt, men hvor samfundsmæssige hensyn taler for det. En vurdering af, om vi skal satse på den kollektive trafik, kræver en helhedsvurdering, og som noget nyt inddrager vi nu både trafikens påvirkning af miljøet, trafikikkerheden og trafikmulighederne for de svageste grupper i samfundet. Det er netop sådan en helhedsanalyse, der indgår i regeringens samlede trafikplan, som jeg skal redegøre for til efteråret, og som jeg håber vi får en debat om.

Jeg er af den helt bestemte opfattelse, at både den diskussion, vi havde før, den, vi har