

**[Trafikministeren]**

haft om vejene, og også den, vi har nu, vil være et godt grundlag for en debat på baggrund af den trafikplan, som et flertal i Folketinget har besluttet sig for at lave, men her vil jeg alligevel sige, at DSB allerede har iværksat et særligt analysearbejde med henblik på en økonomisk vurdering af de muligheder, der er for at genåbne lukkede baner. Arbejdet vil ske i et tæt samarbejde med både amterne, kommunerne og med privatbanerne i de relevante områder, og resultatet vil allerede komme til at indgå i de overvejelser, som altså danner baggrund for den redegørelse, jeg kommer med til efteråret.

Jeg vil godt benytte lejligheden til at give tilslutning til SF's beslutningsforslag på den måde, at jeg finder det interessant, men da spørgsmålet om at genåbne lukkede baner vil indgå som en integreret del af den flere gange omtalte trafikplan, mener jeg ikke, at vi på dette særskilte punkt skal tage en egentlig beslutning, og derfor vil jeg hellere invitere SF og andre oppositionspartier til et positivt samarbejde om trafikplanlægningen, når den kommer på Folketingets bord engang i efteråret.

**Søren Hansen (S):**

Hvis jeg skal være venlig, og det er jo da det rareste, vil jeg sige, at der her er tale om mindst tre sjæle, én tanke.

Folketinget har allerede for nylig – oven i købet med syv partiers tilslutning – vedtaget, at der skal udarbejdes en samlet trafikplan. DSB er altså i gang med at undersøge sagen, således som ministeren redegjorde for, og nu har SF fremsat forslag om, at regeringen får til opgave at gøre det, den allerede er i gang med. Så der er mange gode kræfter om denne sag, og det kan man da kun være tilfreds med. Man kan oven i købet sige, at hvis regeringen kan opfylde sin egen målsætning, vil det være bedre end det forslag, der her er fremsat; jeg kan se, at vi i hvert fald vil få et resultat tidligere.

SF foreslår, at man først 1. januar 1994 skal have redegørelsen, men som ministeren redegjorde for, er det hensigten, at man allerede i efteråret får den samlede plan forelagt og dermed også en analyse af mulighederne for at genoprette nedlagte jernbaner.

Til sidst vil jeg gerne sige, at midlerne desværre ikke er ubegrænsede, og derfor må vi til sin tid vurdere, hvordan de midler, der er til rådighed, mest hensigtsmæssigt sættes ind for

bedst muligt at tilgodese de overordnede mål, som også gennemsyrrer dette forslag, altså hensynet til økonomien, til passagererne, til miljøet osv.

Jeg har altså tillid til, at det arbejde, som regeringen har i gang, vil opfylde målsætningen, og at det er dér, vi skal bruge kræfterne.

**Agnete Laustsen (KF):**

SF påpeger i sit beslutningsforslag et princip, som vi fra konservativ side kan være enige i, nemlig at transport, og i særdeleshed godstransport, så vidt muligt skal væk fra vejene og overføres til baner og skibe; det har vi også givet udtryk for i tidligere trafikdebatter. Den tidligere trafikminister har også fået gennemført effektive forbedringer af DSB's service og udstyr, og samarbejdet over grænserne er kontinuerligt blevet udbygget og gjort konkurrencedygtigt.

Det er klart, at dette arbejde skal videreføres og intensiveres, både på nationalt og europæisk plan, men der skal være en sammenhæng i og en overordnet planlægning for de store investeringer, der kan blive tale om.

Vi er derfor tilfredse med, at regeringen nu er i gang med at udarbejde den allerede omtalte landstrafikhandlingsplan, der skal vise de nødvendige trafikinvesteringer frem til år 2005, således at vi forhåbentlig kan undgå, at lokalpatriotisme får en muligvis uhensigtsmæssigt stor indflydelse til skade for sagligheden.

Når SF i dette forslag slår til lyd for genoplivning af nedlagte jernbaner, der nævnes konkret Slagelse-Næstved-banen, Nyborg-Svendborg-strækningen og Randers-Grenå-banen, som vi nu i øvrigt allerede tidligere har haft debat om i Folketinget og har afslået at genoplive, kan deres argumentation for det vel indgå i regeringens overordnede plan, men vi mener ikke, at der er behov for herudover at bekoste en større undersøgelse af specielt nedlagte jernbaners rentabilitet.

Er der sket væsentlige ændringer i forholdene siden nedlæggelsen af en eller anden konkret bane, er jeg overbevist om, at overvejelser i den anledning også vil indgå i handlingsplanen, og at såvel DSB som lokalbanerne vil blive inddraget heri.

På baggrund heraf må vi fra konservativ side afvise forslaget.