

[Tommy Dinesen]

Hr. Svend Heiselberg går ind for Thisted-Hanstholm, og det må vi så også kigge på. Det synes jeg er udmærket, men hr. Svend Heiselberg kunne godt have taget en anden ting med. Jeg er nemlig af den opfattelse med hensyn til den debat, der blev rejst bl.a. af Venstre, og som Venstre har gjort meget ud af, om bevarelse af de mindre bysamfund, at der netop her ligger nogle enorme muligheder for de mindre bysamfunds overlevelse i fremtiden. Nogle af de baner, jeg kender til, er i sin tid blevet oprettet med baggrund i de små lokalbaner, der var, og nogle af bysamfundene blev opbygget omkring banerne, så her kan der godt være nogle muligheder.

Når jeg har fremhævet Slagelse-Næstved-banen, er det netop, fordi der her er to store bysamfund og man har skinnerne, så her er der nogle gode muligheder. Netop det, at der er et stort bysamfund i hver ende, betyder, at ret mange mennesker skal fragtes. Når jeg peger på disse byer, er det også, fordi der ikke har været set på dem med baggrund i den faste forbindelse over Storebælt, hvor Slagelse bliver et trafikknudepunkt på Sjælland, hvor alle de, der f.eks. skal sydpå, skal skifte.

Hr. Køpke Christensen var inde på, at man burde sætte benzinprisen ned, tror jeg det var, og jeg vil nok sige, at vi er nogle, der mener, at man burde gå den modsatte vej og sætte benzinprisen op, således at den kommer til at passe med det, man er ved at gøre i Tyskland. Ellers får man igen den grænsetrafik, hvor nogle kører formålsløst fra det ene land til det andet for at hente billig benzin, og det er i hvert fald ikke med til at gøre det bedre at færdes på vejene; det vil tværtimod gøre det, som vi alle sammen har påpeget er det modsatte.

Der er flere, der har sagt, også hr. Bilgrav-Nielsen, at datoen for redegørelsen bliver tidligere end den, der står i forslaget, og det er rigtigt, men det skyldes, at man skal sætte en grænse. Jeg var på det tidspunkt, da forslaget blev lavet, ikke klar over, at trafikministeren arbejdede så hurtigt med Transportrådet osv., at arbejdet kan være færdigt til efteråret, men det synes jeg er en fordel. Det er i hvert fald en mindre ting at lave datoen i et forslag om.

Som sagt vil jeg godt sige tak til samtlige ordførere, også De Konservatives, for den forholdsvist velvillige behandling, man har givet forslaget. Det tegner lyst for, at der vil være et

flertal for, at vi ser på nogle af de her ting på et senere tidspunkt.

**Trafikministeren (Helge Mortensen):**

Der var et par ting i hr. Tommy Dinesens tale, som jeg godt vil svare på og kommentere. Det ene er spørgsmålet, om der vil være reserveret EF-penge til jernbaneprojekter. Jeg vil godt sige, at de er få, og det diskuteres meget i EF, hvor store pengene skal være til infrastrukturinvesteringerne i de fælleseuropæiske net. Det forudsætter først og fremmest, at projekterne har international betydning. Men det gør heller ikke noget, for sådanne projekter har vi faktisk også, og vi har også lige været nede og se på dem. Hvis vi får hjælp til de områder, vil der være så meget større mulighed for også at få etableret andre projekter, som måske ikke direkte har tilskud. Det var svaret på det spørgsmål, hr. Tommy Dinesen stillede.

Hr. Tommy Dinesen kom med en udtalelse om, at transporthandlingsplanen bliver meget omfattende, og at den er færdig til efteråret. Der er det vigtigt for mig at få sagt, så vi ved, hvad vi taler om, at vedrørende transportplanen er udgangspunktet det, som Folketinget besluttede: at lave en plan, der tilgodeser de miljøvenlige transportformer. Det er planlægning af alle infrastrukturinvesteringer. Det er veje, jernbaner, lufthavne, havne og søveje, som må indgå i en indbyrdes vurdering og også en prioritering i forhold til, hvor problemerne af miljømæssige, sikkerhedsmæssige og også fremkommelighedsårsager er størst. Det skal også matche den internationale udvikling. I EF's Ministerråd har man netop taget hul på diskussionen om EF's hvidbog, og den blev positivt modtaget af alle lande. Der blev stillet forventninger til, at der kommer rådskonklusioner allerede i juni måned, og dette element – og det var også baggrunden for den dagsorden, vi vedtog den 15. november – indgår også i vores planlægning.

Derudover er der den kollektive trafik. Det er vigtigt, at vi får anskuet udviklingen af den kollektive trafik som en helhed og ikke som elementer, når man taler jernbaner og busser og kombinationen af dem. Jeg tror, det er vigtigt at se det som en helhed også i takstammenhæng og med hensyn til, hvordan man netmæssigt kan samarbejde private og offentlige busser, jernbaner osv., sådan at det kollektive