

[Tove Lindbo Larsen]

om budgettet kan bære det. Lavgulvsbusserne er og bliver attraktive, men de kan ikke erstatte handicapkørselen.

Københavnerne er glade for at cykle, og derfor må der tages hensyn til cyklisterne. Det største problem er den manglende sikkerhed. Der foreligger undersøgelser, der viser, at cyklisterne er de mest udsatte trafikanter; det skal og bør vi tage hensyn til. Derfor er jeg glad for afsnittet i trafikplanen om cykler, og jeg minder om, at der er sat midler af til det, 45 mio. kr. i første omgang, 15 bagefter, altså i alt 57 mio. kr. til cykelstier i byer, på hovedlandeveje og nær byerne.

Alt i alt siger jeg, at »Trafik 2005« har givet en større forståelse for hovedstadens trafikproblemer, og det er meget tilfredsstillende.

Eva Fatum (S):

I 1973 overtog staten det kriseramte Dampskibsselskab af 1866 og oprettede det statslige foretagende Bornholmstrafikken. Statselskabet, som skulle sikre billig transport for øens beboere og erhvervsliv, blev etableret som en § 2-virksomhed på finansloven. I 1989 fik Rønne-Ystad-ruten langrutestatus, og dermed blev der åbnet for muligheden af taxfree salg, hvilket indebar en omsætning, der steg ret voldsomt.

På grund af de positive økonomiske resultater indtil 1991 forlangte staten dengang, at Bornholmstrafikken selv finansierede anskaffelsen, det vil sige leasing af en større tredje færge, »Peder Olsen« – en årlig udgift på ca. 33 mio. kr. Desværre har krisen i landbrug og fiskeri samt svenskernes devaluering medført, at Bornholmstrafikken forventes at få et underskud i 1993 på ca. 31 mio. kr., efter at der er foretaget besparelser.

Jeg kan kun glæde mig over, at regeringen via Bornholmerpakken har givet en håndsrækning også til Bornholmstrafikken, ingen tvivl om det. Men med udsigten til, at et norsk rederi har bebudet sin sejlads mellem Rønne og Ystad til lave priser, med udsigten til et fortsat underskud for Bornholmstrafikken i 1994 og med billetpriser på Bornholmstrafikken, der er dobbelt så høje mellem Rønne og Ystad som f.eks. mellem Århus og Kalundborg, mener jeg, at der er behov for en revurdering og en diskussion om Bornholmstrafikkens fremtid. Denne fremtid skal ses i lyset af Bornholmstra-

fikkens vedtægter om takstmæssig ligestilling med det øvrige Danmark samt med »Trafik 2005«, hvor målsætningen er, at serviceniveauet på Bornholmstrafikken skal fastholdes, og at transporten til søs skal styrkes.

Trafikministeren (Trøjborg):

Indledningsvis vil jeg gerne sige, at vi har været langt omkring i dag, og der er stadig et stykke vej foran os, inden vi når til vejs ende i den trafikpolitiske debat. Jeg synes, det på mange strækninger har været en helt fornuftig debat, og jeg synes ikke, at debatten i den grad, man kunne frygte, er blevet skæmmet af de naturlige ønsker, der må være fra ethvert folketingsmedlem, der repræsenterer en kreds eller en amtskreds. Ingen har prioriteret at tale for de vejprojekter, baneprojekter eller den kollektive trafiks forbedring i netop de områder, hvor man er valgt. Jeg er glad for, at det har været muligt at få en debat, der koncentrerer sig om de overordnede problemstillinger.

Det, jeg hæftede mig ved bl.a. i hr. J.K. Hansens indlæg, var for det første hr. J.K. Hansens understregning af, at der her var tale om en realistisk prioritering, der var tale om en realistisk opgørelse over den transportopgave, som vi står foran at skulle løse. Dernæst var der en repetition af de fem overordnede strategier, som regeringen har formuleret for at nå sine mål: for det første en påvirkning af transportarbejdets omfang og fordeling af transportmidler, for det andet en forbedring af alternativerne til biltransport, for det tredje en begrænsning af forureningsproblemerne, for det fjerde en nyorientering af trafikinvesteringerne og for det femte en styrkelse af planlægningen og forskningen på trafikområdet.

Jeg har ikke hørt nogen, der i debatten i dag overbevisende har argumenteret imod den overordnede strategi, som regeringen har lagt frem i sin trafikplan, sin trafikstrategi år 2005.

Hr. Ikast havde et længere indlæg og var i flere omgange på talerstolen. I disse tider kunne man være fristet til at give en karakter for det kunstneriske indtryk; det vil jeg lade andre om, men jeg vil i alt fald gerne forsøge at give en karakter, for så vidt angår den tekniske udførelse. Der synes jeg ikke vi nåede så højt op, som vi burde. For hr. Ikast startede med at sige, at der er alt for lidt trafik, og der er alt for meget miljø i denne plan. Man kan sige, at det