

anvendes i et stigende omfang med den konsekvens, at vore veje bliver yderligere belastet, hvilket mindsker sikkerheden, svækker miljøet og stiller krav om yderligere udbygning af vejnettet.

Signalet fra DSB's bestyrelse om, at sidebanerne er urentable og bør nedlægges, er derfor ikke noget, vi mener bør følges, før en grundigere undersøgelse og andre løsningsmodeller er diskuteret.

Vi mener som udgangspunkt, at DSB har fået pengene ud fra, at også sidebanerne skulle drives videre af hensyn til lokalområderne. Det kunne være interessant at undersøge muligheder og konsekvenser ved at etablere sidebanerne som en konstruktion som privatbanerne i regionale trafikselskaber eller som svenske jernbaner og lade andre selskaber være med til at byde på person- og godstransporten sammen med DSB for at få aktivitet på sidebanerne. Steder, hvor togdriften reelt var nedlagt i Sverige, er på denne måde taget i anvendelse igen til glæde for lokalområderne.

Samtidig bør der også i de samlede overvejelser indgå afgiftsmuligheden.

Søfartstransport, herunder coasterne, er et område, vi gerne ser der bliver mere gang i. Det er miljømæssigt en god transportform.

Erhvervsministeren arbejder på undersøgelser og modeller for, hvorledes vi kan styrke søtransporten. Vi afventer Funderudvalgets rapport og vil efterfølgende deltage i dialogen om løsninger på området.

Afslutningsvis vil jeg understrege, at det er Socialdemokratiets opfattelse, at investeringerne i de kommende år inden for trafikområdet skal vægtes på kollektive trafiksystemer, herunder fornyelsen af jernbanenet.

Jeg vil gerne have lov til på vegne af regeringspartierne og SF at fremsætte følgende:

### Forslag om motiveret dagsorden

»Folketinget konstaterer, at regeringen som led i opfølgningen af trafikplanen »Trafik 2005« allerede har igangsat en række initiativer og planlægger yderligere initiativer til at overflytte persontrafik til cykel og kollektiv trafik og godstransport til sø- og banetransport.

Regeringen pålægges at intensivere bestræbelserne på at gøre trafikken mere miljø- og energivenlig.

Folketinget opfordrer i denne forbindelse regeringen til

- at afgive en særlig redegørelse herfor i forbindelse med regeringens fremlæggelse af en ny energihandlingsplan for trafikområdet, herunder også færge- og skibstrafik, i denne samling,
- inden udgangen af 1996 at fremkomme med en redegørelse om konkrete jernbaneinvesteringer såsom elektrificering, togindkøb og investering i jernbanespor.

Redegørelsen skal indeholde en beskrivelse af tidsplaner, og hvorledes regeringen forventer projekterne finansieret.

Folketinget går herefter over til næste punkt på dagsordenen.«  
(Dagsordensforslag nr. D 53).

### Første næstformand (Ivar Hansen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

### Jette Gottlieb (EL):

Jeg må indrømme, at jeg studser en lille smule over sammenhængen mellem de mange kønne ord, som jeg kunne høre i hr. Poul Andersens tale om hensigter og fremme af togbaner og øget togdrift, større investeringer også i lokalbaner og sådan nogle ting, og så det konkrete udslag, de får.

Jeg synes, det er et problem, at alle de trafikpolitiske beslutninger, der træffes i Folketinget, uden undtagelse peger i den modsatte retning. Det, vi har set som konkrete lovforslag indtil nu, er flere motorveje, flere motortrafikveje og aldrig nogen konkrete forslag til, hvad der skal gøres.

Det, der ligger i dette dagsordensforslag, er, at der skal lægges planer om at lægge planer for at planlægge en redegørelse, men der fremlægges aldrig nogen konkrete initiativer, og det er heller ikke ting, som fremgår af en finanslov, hvor man kan se, at pengene flyttes over i andre former for trafik.

Derfor forekommer det mig, at det dagsordensforslag ikke er tilstrækkeligt til at være med til at fastholde regeringen på dens egen dagsorden, og derfor vil jeg gerne foreslå en anden dagsorden, som er noget mere konkret: