

[Holmberg.]

absolut at kunne ændre dette forhold, så er jeg overbevist om, at de tager fejl. I øvrigt kan kollektiv trafik aldrig blive et alternativ til den private trafik, men forhåbentlig et godt og bedre supplement.

Ministeren nævnedes, at trafikpolitikken naturligvis også må ses i sammenhæng med den økonomiske politik i det hele taget, sagt på en anden måde: hvad vi har råd til. Vi ved også, at der er sluttet forlig om besparelser, og det skal vi selvfølgelig gerne stå ved. Men det er alligevel muligt, at vi bliver nødt til at se lidt nærmere på den meget store nedskæring på vejsektoren af mange forskellige årsager. Det er godt nok at spare, men det kan også blive dyrt at spare. Vi ved, hvad følgevirkninger det kan få med hensyn til vejenes standard, hvis der sker en forringelse. Jeg tænker her på trafikulykker og almindelig trafikøkonomi m. v.

Ministeren har nogle bemærkninger, som han kalder hovedsynspunkter. Han siger, at staten skal som initiativtager have ansvaret for grundtrækkene i vor trafikpolitik. Skulle vi ikke, minister, sige, at regering og folketing naturligvis har ansvaret for lovgivningen, men hovedansvaret for, hvem der skal køre og hvor meget, det må i første række skulle lægges ud til amter og kommuner? Det er ikke sikkert, jeg er så uenig med ministeren heri, men i al fald i formuleringen.

Ministeren slår fast, at det er regeringens opfattelse, at både den indenlandske fjerntrafik og trafikken til og fra udlandet må være et statsanliggende. Regeringen må naturligvis gerne have den opfattelse for min skyld, men jeg er ikke enig med regeringen heri. I øvrigt er det heller ikke regeringen, der bestemmer det, medmindre der kommer nye love herom, og hvis de skulle komme med det indhold, så har jeg hermed allerede sagt fra.

Naturligvis må vi indrømme, at langt den overvejende del af fjerntrafikken i det indvrigs, det er jo staten, og det er jo DSB. Hvordan går det så i øvrigt under DSB? Jeg indrømmer, det har jeg sagt før, at de er dygtige, de har forestået at gennemføre en modernisering, også hvad angår mandskabsstyrken, som er betydelig nedsat. Men for at sige det meget mildt, hvad angår økonomien, så går det jo ikke særlig godt.

Det er forhåbentlig ministeren bekendt, at der er også private langtursruter herhjemme i Danmark. De søger i alle tilfælde ikke dækning for underskud, har sandelig heller ikke behov derfor. De betjener et ret stort område til kundernes fulde tilfredshed, og det er til relativt lave takster.

Vi er her ved det principielle med hensyn til DSBs Plan 90. At vi skal have en bedre kollektiv trafikbetjening er vi jo enige om. At det ikke altid skal være DSB, der bestemmer, hvem der skal køre, er vi forhåbentlig også enige om. Men når ministeren konstaterer, at hovedårsagerne til den dårlige eller manglende kollektive betjening er svigtende passagergrundlag som følge af den stigende privatbilisme og affolkning af landdistrikterne, så må jeg sige, at det kunne jo også skyldes dårlig planlægning og mangel på kommunikation både mellem amt, kommune og DSB. Det kunne være en af grundene også til landdistrikternes affolkning.

Men i øvrigt tilbage til Plan 90. Jeg mener stadig væk, den giver et godt grundlag for diskussion og forhåbentlig også for en ændring til det bedre. Jeg mener endvidere, at Plan 90 er afbalanceret landsdelene imellem. Det kunne egentlig også være dejligt, om det kunne være med til at højne den politiske debat herhjemme i Danmark, man kan sige landsdelene imellem, at vi kunne blive fri for at høre i Jylland, hvor meget vi betaler til København, og herovre, hvor meget man betaler til Jylland. I alle tilfælde forsøger Plan 90 at råde bod herpå med de oplysninger, som er tilgængelige for os her. Vi ser også, at DSBs investeringer, hvad angår S-banen her i København, som i dette finansår andrager ca. 40 pct. af beløbet, over den 15-årige periode skal nedbringes til 15 pct., altså af det relativt store beløb, som investeringerne selvfølgelig drejer sig om.

Plan 90 forsøger altså at leve op til folketingets intentioner om at bremse hovedstadens vækst og lede udviklingen og beløbene til den øvrige del af riget. Det mener jeg i al fald er en god intention; det er en ting, som vi egentlig alle uden videre skulle kunne acceptere som rigtig.

Principperne i planen om indførelse af timedrift over hele landet vil betyde en kraftig kvalitetsforbedring, i alle tilfælde på Fyn, men i særlig grad i Jylland. Intentionerne er altså gode nok. Men her møder vi