

[Glensgård]

må selvfølgelig være en statsopgave. Ministeren vil sikkert sige, at en stor del af trafikken er helt lokalt præget, og det har ministeren ret i, men dog må det samtidig ligge klart, at det er en forbindelse af to landsdele.

Til sidst skal jeg blot lige komme med en bemærkning om Storstrømsforbindelsen, idet fremskridtspartiet vil fastholde, at det helt vanvittige projekt over Færø ændres, således at vi får en linjeføring over Masnedø. Der ligger forskellige begrundelser for det, men det vil jeg gerne vende tilbage til på et senere tidspunkt.

Bilgrav-Nielsen (R.V):

Ministeren indleder sin redegørelse for folketinget med at sige, at tingene skal ses i sammenhæng. Det er vi enige i. De enkelte trafikformer i forhold til hinanden og trafikforbindelserne i sammenhæng med den fysiske planlægning, i sammenhæng med den erhvervsmæssige udvikling, vi ønsker i landet, i sammenhæng med miljøpolitik og energipolitik. Vi er enige i denne målsætning.

Men det er også vigtigt, at vi prøver ligesom at iklæde disse ønsker en samfundsøkonomisk vurdering. Jeg tror, vi får lettere ved at få accepteret målsætningen om en miljøvenlig trafikpolitik, en energibesparende trafikpolitik, hvis vi forsøger at stille det op i tabelform. Jeg tror, det kan lade sig gøre langt hen.

Redegørelsen er i øvrigt — synes jeg — særdeles vægtig. Den angiver mål, den peger på midler til at nå målet, og den giver særlig ved sit bilag en vældig god baggrund for et udvalgsarbejde, som jeg håber bliver bredt og vil berøre alle de emner, som ministeren har lagt op til.

Redegørelsen er karakteriseret ved den meget kraftige understregning, der er af, at der nu skal ske et skift til kollektiv trafik. På dette punkt synes jeg nok at den virker en smule urealistisk. Målsætningen, at vi skal forsøge at få en større del af den trafiktilvækst, vi får, over på den kollektive trafik, er vi enige om. Men at antyde over for offentligheden — det har også afspejlet sig i den debat, der har været i pressen indtil nu — at man kan gennemføre et skift, det tror jeg er lidt for ambitiøst. Vi må lægge mærke

til, at den udmærkede plan, som DSBs Plan 90 er, selv med sin meget visionære fremstilling af tingene og meget optimistiske syn dog kun opererer med, at man måske ved år 1990 kan være nået op på, at jernbanen sidder på 14 pct. imod i dag 7 pct. af den samlede trafik. Det siger lidt om, at noget egentligt skift kan der ikke blive tale om. Men der kan blive tale om, at vi politisk bestræber os på at styre i retning af, at den kollektive trafik får en større andel end i dag. I den målsætning er vi enige. Redegørelsen er altså lidt urealistisk på dette punkt.

Til gengæld er redegørelsen meget realistisk, synes jeg, på det økonomiske område. En lang række tidligere trafikredegørelser har væltet store trafikplaner til milliardbeløb ind over folketinget med påstand om, at alt kunne realiseres uden at berøre danske budgetter og uden at berøre skatteyderne. Resultatet af disse tidligere urealistiske forestillinger kender vi. Jeg skal undlade at rippe op i den historie, men udtrykke en uforbeholden anerkendelse af, at redegørelsen denne gang er yderst realistisk på det økonomiske område. Jeg tror nemlig, det er en forudsætning for, at man kan nå de mål, man sætter sig.

Den kollektive trafik skal styrkes, det er vi enige i. Vi konstaterer med glæde, at trafikministeren skønner, at beslutningen om at bremse den indføring af Lyngbyvejen, som var planlagt, kan tages som et eksempel på en fornuftig og rigtig beslutning, som ministeren tror befolkningen har fuldt accepteret. Jeg er glad for den bemærkning og erindringer om, at det var meget svært for os at få socialdemokratiet til at forstå, at det var rigtigt. Lyngbyvej og Søring og andre motorveje i Københavnsområdet har vi opgivet. Folketinget har med disse beslutninger erkendt, at der skal andre midler til i de større byers trafiksystem.

Vi har også fra radikal side ud over disse initiativer bidraget til at få stærkere fremprioriteret bygningen af S-banerne i hovedstadsområdet — også lidt stærkere, end jeg tror trafikministeren var indstillet på på daværende tidspunkt. Vi har altså i de handlinger, vi har foretaget indtil nu, vist, at vi mener det, når vi siger, at den kollektive trafik navnlig i byområderne skal fremmes.