

[Bilgrav-Nielsen.]

Hovedstadens trafikskelskab er jo det bedste eksempel på, hvordan noget sådant kan gøres fornuftigt, og det er kedeligt, at der nu er ligesom et politisk ønske fra en vis side om at lægge hovedstadens trafikskelskab for had. Jeg tror, det virkelig er en af de mindre revolutioner, der her er sket, og jeg håber meget, at den videreudvikling, der skal ske med ny lovgivning, vil betyde, at vi gør samspillet mellem de enkelte trafikformer i hovedstadsområdet endnu mere fuldendt.

Jeg mener, det er et eksempel, som kan føres videre til andre egne af landet, til andre større byer. Men jeg mener dog, man skal være opmærksom på, at det næppe kan være statens opgave, næppe kan være folketingets opgave, at sige til de andre større byer: nu skal I gøre, som man har gjort det i Københavnsområdet. Det må være en lokal afgørelse, men vi kan stimulere, vi kan vise veje; navnlig hvis HT bliver et rigtig godt eksempel, så vil det selvfølgelig få indflydelse på, hvordan man disponerer andre steder.

DSBs nye trafikplan frem til år 1990 er i det store og hele, synes jeg, et vægtigt og godt oplæg. Den har den fordel fremfor tidligere planer over et så langt åremål, at den ligesom er delt op i perioder. Vi vil møde DSBs plan delt op i 5 års afsnit, og det mener jeg gør, at vi realistisk kan sætte os en målsætning inden for disse kortere intervaller, uden at vi glemmer det, der er den lange målsætning. Jeg synes, det er et godt oplæg, og jeg mener, vi må være parate til at ofre de midler, som er nødvendige for at gøre det muligt at realisere DSBs plan.

Navnlig er det vigtigt, at vi følger den succes op, som intercity-togene har været. Det er vigtigt, at man spiller også på det psykologiske element, når man ønsker at opprioritere den kollektive trafik. Jeg tror virkelig, man dels på baggrund af energikrisen, hvor folk ligesom blev vænnet til mere at bruge de kollektive trafikformer, dels på baggrund af den positive modtagelse, intercitytogene ligesom HT har fået, skal forsøge fra folketingets side at spille med på den side og investere derefter.

Jeg tror i øvrigt, at hvis vi vil gøre noget virkelig effektivt med hensyn til det kollektive, så er det Storebæltsforbindelsen i

første omgang, vi skal satse på. Storebæltsforbindelsens etablering vil være det helt afgørende for, at man kan fremme den kollektive trafik over lidt længere afstande. Jeg vil gerne sige her, som jeg har sagt det før: det er stadig vores opfattelse i den radikale gruppe, at den helt rigtige sammenhæng med Store Bælt ville det være, hvis vi etablerer den faste forbindelse H-H, altså Helsingør-Helsingborg, den faste jernbaneforbindelse. Så er vi med til at lægge et kollektivt net, som går fra Skandinavien til Europa. Jeg ved godt, at dette problem med Helsingør-Helsingborg er et problem, som skal ses i sammenhæng med de øvrige Øresundsproblemer, men jeg vil gerne have ministerens kommentar til, om det ikke på et eller andet tidspunkt — om det er nu eller lidt senere, kan jeg ikke vurdere — ville være et forsøg værd at trække dette problem ud af Øresundskommissionen. Jeg synes, det er vigtigt, og jeg mener også, der i den svenske debat har været synspunkter fremme om, at man burde opprioritere H-H fremfor den faste forbindelse K-M.

I ministerens redegørelse er også nævnt spørgsmålet om flyvning. Det er et beskedent felt. Jeg er enig med ministeren om, at de mindre flyvepladser også bør ind i en samlet planlægning. Vi har vist efterhånden så megen aktivitet i luften, at vi er nødt til at acceptere, at der også her skal være en slags trafikplan. Derfor bliver det nødvendigt, at disse mindre pladser også kommer med i den samlede planlægning.

Jeg er også enig i de betragtninger, som kom dels fra ministeren, dels fra hr. Kampmann, om, at vi har indenrigslufthavne nok. Hr. Kampmann ville ikke nævne lufthavne, som han mente ville blive overflødige, den dag Storebæltsforbindelsen er etableret, men så kan jeg måske nævne dem. Jeg tror, hr. Kampmann har tænkt på Billund, jeg tror, han har tænkt på Odense. Jeg er enig med hr. Kampmann i, at indenrigstrafikken vil blive berørt af, at der kommer en fast forbindelse over Store Bælt, men jeg tror, hr. Kampmann skal vænne sig til at tænke i lidt andre baner, når vi taler om udenrigs-flyvning, og det kunne jo være, at Billund var en mulighed. Jeg nævner det bare som en sidebemærkning. Det kunne jo være, det var en mulighed. Jeg tror, hr. Kampmann bliver nødt til at acceptere, at der også fra