

[Erhard Jakobsen.]

Der er ikke tvivl om, at vi også dér — og det er jo igen Europaforbindingen — for Danmarks gode navn og rygte bør gøre noget. Når man tager i betragtning, hvor meget der sydfor, altså i Nordtyskland, for kæmpesummer er gjort for at udbygge en vej, hvor der ikke kommer meget trafik, for det gør der ikke — der er ikke meget trafik nord for Hamburg eller nord for Lübeck i hvert fald — på en vej, der er lavet af hensyn til den trafik, der går videre nordpå, synes jeg, vi skal vise vores gode europæiske vilje ved at flytte nogle af vore sparsomme ressourcer over til et område, hvor der kan være god grund til at gøre det.

Jeg ønsker ministeren til lykke med, at disse overvejelser begynder på dette saglige plan, og som sagt håber jeg, at ingen ideologiske bravader og ideologiske talemåler skal lægge sig hindrende i vejen for, at man her giver kejseren, hvad kejserens er, og befolkningen, hvad befolkningens er.

Sigsgaard (VS):

Jeg vil starte med Plan 90, som jo bærer præg af, at den både skal tilfredsstille de store virksomheders behov for hurtig og effektiv transport af gods og arbejdskraft og hele befolkningens, men jo særlig ikke-bilisternes, behov for transport, og sige, at så vidt jeg kan se er det mest det første hensyn, der tages. Den del af befolkningen, der nu mister deres station og deres togbetjening, vil nok ikke helt føle, som ministeren siger og DSB siger, at planen er lavet for dem, alt for mange har jo allerede mistet deres togbetjening.

Jeg vil lige præcisere, at VS ikke går med til flere nedlæggelser af jernbanestrækninger, tværtimod, og som man ved, har vi også stemt imod en række nedlæggelser, der har fundet sted i de senere år. Vi mener, der er behov for at få nye baner bygget og for at få lukkede baner genåbnet, f. eks. for nu at nævne nogle: Bramming-Grindsted-Langåbanen, Tønder-Tinglevbanen, Slagelse-Næstvedbanen.

Plan 90 betyder, at DSB koncentrerer sig om fjerntrafikken, og jeg er ikke enig i at DSB bør gøre det. Regionaltrafikken og lokaltrafikken skal styrkes. MO-vognene kan jo f. eks. skiftes ud med lynettetog, og hvis ikke der sker en sådan eller tilsvarende

fornyelse, så forsvinder regionaltrafikken i DSBs regie som togtrafik om få år, og bustrafikken kan aldrig få den kvalitet, som togtrafikken kan have.

I planen tales der meget om kollektiv trafik, men jeg er altså bange for, at hvis den plan gennemføres, betyder det måske nok en stigning i togtrafikken, men det betyder først og fremmest mere landevejstrafik og dermed mere miljødelæggelse. Jeg synes altså, at planen lidt ligner et flot kannonslag, som, når man ser nærmere efter, bliver til en lille lidt efterårsvåd og fusende kineser.

Fordelingen af godstrafikken mellem private vognmænd og DSB har jo været sådan på det senere, at DSB har ladet vognmændene beholde de indbringende godsruiter i byerne og i øvrigt har lukket øjnene for en masse ikke-koncessioneret kørsel. Så kan de borgerlige bagefter komme og sige: dér kan I se, som vi hørte fra venstres ordfører i dag, DSB kan jo ikke konkurrere. Men forsøg i Tønder og Åbenrå viser jo, at DSBs økonomi kan forbedres, hvis de overtager hele stykgodstransporten, og det bør nok ske. Desuden skulle DSB gennem et nyt DSB-speditionsselskab kunne yde det, man kalder fuldservice på godsområdet.

I VS er vi altså utilfredse med planen, selv om vi påskønner det store arbejde, der er lagt i den. Men dertil kommer en frygt for — og det råder DSB jo ikke for — at den ikke bliver fulgt op af bevillinger. For i så fald vil rationaliseringerne og dermed også fyringerne og besparelserne jo nok ske, mens kapacitetsudvidelserne ikke vil finde sted.

Det er påfaldende — og nu forlader jeg Plan 90 — i ministerens redegørelse, at det måske allerstørste trafikproblem, vi har herhjemme, næsten ikke omtales, nemlig byernes trafikproblemer. Jeg vil først sige, at jeg naturligvis kan give tilslutning til ministerens ord om, at den kollektive trafik bør have førsteprioritet, det har jeg stået og snakket om i snart 15 år på Københavns rådhus og her, og i de senere år er der andre, der er begyndt at sige det også. Nu venter vi så på, at nogle begynder at handle efter det.

Men med hensyn til byerne siger ministeren jo, at restriktioner i byerne og opdeling af de forskellige trafikarter, og hvad der nu kan foretages, ikke er ministerens bord, men