

[Bilgrav-Nielsen]

Man gør i Ingeniørens Ugeblad nr. 11 – det er såmænd det seneste – opmærksom på, at vi ikke siden 1986 har foretaget nogen opdatering af trafikdata af den type, der er nødvendig for hele tiden at kunne vurdere: Hvordan bruger vi bilen? Hvornår? Er det fornuftigt på den måde, vi gør det? Osv., osv. Jeg troede, at det var en selvfølge, at man havde et sådant opdateret system, som man hele tiden kunne forholde sig til.

Derudover vil jeg selvfølgelig godt rette en generel tak til dem, der har støttet dagsordenen, ikke mindst til hr. Svend Heiselberg. Nu glemte hr. Svend Heiselberg at nævne, at han støttede dagsordenen, men det ved jeg at han gør. Det overrasker mig lidt, at hr. Svend Heiselberg så holder den tale, han holdt. Den var ikke helt afstemt med dagsordenen. Hr. Svend Heiselberg gjorde den samme fejl som andre ordførere – hr. Arne Melchior især, men også hr. Ole Donner – at tale om, at dette nok var en overflødig diskussion, spild af tid, De Radikales griller, og hvad ved jeg.

Jeg minder igen om, at det er et år siden, transporthandlingsplanen blev lagt frem, og ingen skal bilde mig ind, at det ikke kræver månedlig, ugentlig, ja næsten daglig konkret indsats fra en ministers side, hvis vi bare tilnærmelsesvis skal nå de mål, der er sat i denne handlingsplan. Jeg er lykkelig over, at hr. Arne Melchior ikke er trafikminister i dag. Så er jeg sikker på, at vi ikke nåede de mål, vi skal nå.

Det afgørende er, at vi klart bakker op omkring det arbejde, og ministeren skal vide, at vi kommer igen. Om et halvt år skal ministeren lægge sin redegørelse frem, og nu ved han ifølge denne dagsorden, hvad vi vil se meget konkret efter i oplægget.

Vi vil se efter, om der er noget, der øger den kollektive trafiks andel af såvel gods- som persontransporten. Det er nu en betingelse, ministeren skal leve op til. Det er en konkretisering af, hvad der før er sagt.

Der står endvidere, at det skal sikres, at der bliver begrænset bilkørsel i byerne, sådan at der er plads til den nødvendige bilkørsel, og at der skal ske en udbygning af Københavns nærtrafik.

Om det sidste – det er jo ikke det mindst spændende – ved vi, at uanset hvor god den rammeaftale er, mange partier har om DSB's økonomi, og som 1. januar 1992 er halvgående,

så er der ikke fem øre til forbedring af S-togs-trafikken i den plan. Jeg mener, at det er meget store millionbeløb, vi kommer til at mangle på de offentlige budgetter for at få udskiftet det forældede materiel, der køres med på S-togsli-nerne i dag.

Dernæst beder jeg om, at man lægger mærke til, så man ikke bliver grusomt overrasket, måske endda rystet, når vi når frem til efteråret og vi skal til at gøre op og tage stilling ud fra denne dagsordens pålæg, at her er der altså en kraftig stimulation af Københavns nærtrafik i øvrigt, og det gælder også trafikken til og fra Amager.

Hvis nu den rapport fra Würztenudvalget, som kommer her 1. april, lægger op til en finansieringsform for store investeringer i trafik til og fra Amager, som ikke kan realiseres, fordi de er behæftede med en ny byudvikling på Amager, som Folketingets flertal forhåbentlig og formentlig vil vende sig imod, hvordan skal man så finansiere de strækninger til Amager, det gælder om at etablere, som allerede er nødvendige i dag? Det må man så gøre på en anden måde, og det fremgår af dagsordenen her, at midlerne skal tilvejebringes.

Jeg siger ikke, at det under alle omstændigheder skal være midler på de offentlige budgetter. Vi er åbne over for, at man kan finde andre veje, andre måder at finansiere også jernbanesystemer på, hellere end gerne. Vi vil også gerne være med til at diskutere andre måder at organisere jernbanedriften på, og vi har intet imod, at man overvejer at udskille eksempelvis gods-transporten på bane i et aktieselskab, hvori staten indgår sammen med private, f.eks. vognmænd. Vi er åbne over for den slags overvejelser.

Men der står i denne dagsorden, som Folketingets store flertal – minus hr. Arne Melchior og hr. Ole Donner – stemmer for om lidt, at tilvejebringes pengene ikke, som det bliver foreslået i Würztenudvalgets rapport, så må vi gå en anden vej, for opgaven skal løses.

Jeg er overbevist om, at der her vedtages en dagsorden, som trækker lange spor og kraftigt vil øge den kollektive trafik og vil gøre det nødvendigt, at vi allerede med finansloven for 1992 skal afsætte større beløb – endda betydeligt større beløb – end der er angivet på de overslagstal, der af den eksisterende finanslov kan læses om forventningerne til 1992 – i hvert fald til 1993 og 1994. Her drejes udviklingen,