

[Bilgrav-Nielsen]

sådan at vi måleligt år for år kan se, at den kollektive trafik skal have en større del af al transport, af den simple grund at vi i Danmark ellers bliver kvalt i biltrafik, som andre europæiske lande er ved at opleve det.

Helge Mortensen (S):

Når jeg tager ordet her i anden omgang, skyldes det, at jeg gerne bl.a. over for hr. Arne Melchior vil understrege, at der faktisk i denne dagsorden tillægges den statusredegørelse nogle større forventninger, end ministeren ellers kunne hæfte til statusredegørelsen til efteråret, nemlig at der kommer en prioritering af de store, overordnede trafikinvesteringer for fremtiden; det gælder også veje og den kollektive trafik. Men jeg tror, det er vigtigt, at vi får en samlet diskussion om disse spørgsmål, både af hensyn til trafikpolitikken og den måde, vi binder landet sammen på, og af hensyn til miljøpolitikken, sådan at vi får diskuteret det i en sammenhæng.

Det er et af de pålæg, der kommer i denne dagsorden, som ikke var i dagsordenen af 18. maj 1990. Det er derimod jernbanetrafikken. Derom siger dagsordenen fra den 18. maj 1990, at forliget om Storebæltsforbindelsen og DSB-aftalen fra januar 1990 arbejder i retning af, at større mængder af godstrafikken kommer på jernbanen, og det er hr. Arne Melchior jo i øvrigt ikke uenig i, idet han har sagt her, at det er en udvikling, som kommer.

Men denne dagsorden går også videre end den aftale. Hvad skal der ske efter 1993 på dette område med elektrificeringen af jernbanen? Jeg tror, det er vigtigt både af hensyn til DSB's indkøbspolitik, som jeg var inde på i mit første indlæg, og af hensyn til miljøet at vide, at der eksisterer et perspektiv for elektrificeringen af jernbanenettet i Danmark, også efter at aftalen udløber i 1993. Det er forventninger, der knyttes til den dagsorden, som vi nu vedtager, og det er derfor, jeg synes, det er rigtigt, vi i denne forbindelse giver ministeren det pålæg samtidig med statusredegørelsen at orientere om de overvejelser, man gør sig om trafikinvesteringerne i fremtiden.

Tommy Dinesen (SF):

Når man taler om den dagsorden, der foreligger, synes jeg, det er interessant, at der står, at jernbanen og de kollektive trafiksystemer får

en stigende andel af gods- og persontransporten i fremtiden. Det er jo det, det hele drejer sig om, og det er måske det, hr. Arne Melchior, når det kommer til stykket, er uenig i. Det har været nævnt nogle gange, at EF gør en indsats, og i TV-Avisen i går kunne man se, at det gjorde de, for de gennemfører nogle begrænsninger med hensyn til udledningen.

Samme EF forekommer mig dog også at være en af de store skurke, når det drejer sig om lastbiltransporten, fordi de støtter lastbiltransporten, hvorimod de ikke støtter jernbanen. Hvis f.eks. en lastbil kommer fra Nordjylland, kan den få støtte til at tage 20 t korn ned til Fredericia Havn, selv om man godt kunne have omlastet det andre steder. Jeg tror, det er millioner af kroner, man her bruger på at subsidiere lastbilerne. Jeg tror ikke, det bliver nemt; der vil komme en stor modstand imod denne motiverede dagsorden, når den endelig skal udmøntes.

Flere af ordførerne har været inde på, at der skal nogle flere veje i Midt- og Nordjylland, og hvad ved jeg. Sagen er jo imidlertid den, at Storebæltsforliget har gjort – og det er vedtaget af de samme ordførere, der har bedt om flere veje – at der ikke er råd til at bygge flere veje i dette land. Jeg synes, at en af de store fejl, der er lavet med Storebæltsforliget, er, at man ikke i stedet for fik lavet en aftale om dobbeltspor og elektrificering til Hamborg, da man lavede Storebæltsforliget, for så havde man haft fat i tyskerne på daværende tidspunkt, hvor de gerne ville have Storebæltsforbindelsen. Nu står vi altså i den situation, at vi alle sammen kan bakke op om trafikministerens indsats på dette område, og så må vi håbe, at det bliver til noget på et senere tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

I anledning af de sidste bemærkninger om vejene vil jeg gerne gøre opmærksom på, at planlægningen af vejnettet rækker meget langt frem i tiden, og når Storebæltsforliget udløber, skal vejnettet i Midtjylland og Nordjylland være udbygget. Men samtidig må vi se i øjnene, at Århus, som jo er landets næststørste by, i høj grad mangler forbindelser, fordi det er en god havn, man har, til områderne i retning af Herning. Derfor er der brug for, at vejene derovre bliver opprioriteret, og det samme gælder vejene