

[Trafikministeren]

Langeland til Nykøbing Falster og forbindelsen fra Randers over Ebeltoft til Holbæk.

Regeringen vedkender sig, at der er trafikproblemer, der skal løses, og de skal løses på den mest hensigtsmæssige måde. Men rent faktisk har der ikke i mange, mange år været foretaget en overordnet trafikplanlægning. Den principielle diskussion, der var i 1960'erne om det store H og de faste forbindelser, var et rimeligt beslutningsgrundlag for de arbejder, der siden er udført og besluttet.

Men verden ser meget anderledes ud i dag, end den gjorde i 1960'erne. Vi kan sige, at tidligere regeringer, før den borgerlige regering kom til i 1982, havde som arbejdsværktøj en prioritering af de anlægsopgaver, som skulle laves, og som senere er opgivet. Den har heller ikke været et styrende instrument.

Der er det bedst mulige grundlag for de trafikpolitiske beslutninger, for at se dem i sammenhæng med miljøløsningerne, og det er vel også vigtigt, uanset hvor man sidder i denne sal, at vi i Folketinget og regeringen skaffer os klarhed over, hvor vi får det bedste resultat af de ressourcer, som vi ofrer i infrastrukturen. Disse overvejelser gør regeringen sig, idet jeg har igangsat den trafikhandlingsplan, som blev besluttet den 5. november 1992, men som ikke var igangsat ved regeringsskiftet.

Vi vil her udarbejde den plan, der derefter anviser løsningerne af trafikproblemerne i Danmark. Det vil ske i en redegørelse, der kommer til efteråret, og jeg vil gerne understrege, at den plan kommer til at omfatte andet end veje og tog og skib og fly og andre transportmidler. Den vil også beskæftige sig med, om den styring, ledelse og opgavefordeling, vi har på infrastrukturområdet, er rigtig og passende til den udvikling, vi ønsker inden for de enkelte sektorer, hvad enten det er veje eller jernbaner eller andre transportmidler, og den vil vurdere, om vi har den rigtige styring placeret de rigtige steder hos de rigtige myndigheder. Det kan være forudsætningen for at få etableret en mere dynamisk trafikpolitik, som også engagerer stærkere i lokalsamfundet.

Et andet forhold, som vil indgå i regeringens trafikplan, er den kollektive trafiks vilkår. Jeg tror, det er ret håbløst at tale om egentlig gangbare, holdbare og perspektivrige løsninger f.eks. med hensyn til hovedstadens kollektive trafik, hvis ikke ambitionerne er, at hele det

kollektive trafiksystem servicemæssigt, køreplansmæssigt og også prismæssigt hænger sammen i en infrastruktur, der appellerer til at løse de problemer, som den kollektive trafik kan løse, hvis man giver den muligheden og baggrunden herfor.

Trafikplanen har jeg den glæde at kunne redegøre for i Folketinget til efteråret. Jeg har tilrettelagt det sådan, at Transportrådet kan komme ind på alle områder af den trafikplans enkelte projekter, hvad enten det er transportmidler, kollektiv trafik eller styringsmidler, og jeg glæder mig meget til, at Transportrådet dermed vil være blandt de første, der rejser debatten i offentligheden og i det politiske liv. Det bliver regeringens opgave, det bliver Folketingets opgave at beslutte inden for de muligheder, der ligger på trafikområdet for fremtiden.

Jeg vil sige i forbindelse med regeringens eget forslag, at det lever op til den beslutning, som både jeg på regeringens vegne og andre regeringsmedlemmer har talt om: Vi gennemfører de projekter, hvorom der er anlægslov og enighed. Og vi vil så hurtigt som muligt skabe løsninger på de andre problemer.

Dernæst Venstres og Konservatives forslag, en genfremsættelse af den tidligere regerings forslag. Der savner jeg en ligestilling, som hr. Ikast under spørgetiden påstod der var, en ligestilling imellem de forskellige muligheder, der er i det pågældende område. Jeg mener faktisk, at den tidligere regering og den tidligere trafikminister i den formulering, som lovforslaget har, er rendt fra et løfte om, at alle projekter skulle stå lige, og at vi derudfra kunne vælge løsninger i det pågældende område. Hr. Ikast har gjort mig spørgsmålet om Herning og Kolding til russisk roulette. Man må vælge enten det ene eller det andet projekt.

Jeg forstår f.eks. ikke, at hr. Kent Kirk kan efterlyse enighed i andre partier, al den stund jeg også har set konservative politikere udtale sig mod H-løsningen, som hr. Kent Kirk er fortalende for.

Vi ved også, at den diskussion, der er i det pågældende område, baserer sig på helt konkrete trafikproblemer. Lad mig nævne Nørre Snede, som er et af områderne, og som ikke løses med nogen H-løsning. Lad mig nævne Billund som et andet område, som ikke tilgodeses af en C-løsning. Det er vel rimeligt, når