

[Ministeren for udenrigsøkonomi.]

dér forudser, at de kan drage nytte af den bedre økonomiske standard, som de øvrige lande har.

Det er naturligvis også derfor, hr. Jørgen Junior er noget betænkelig ved, at man indgår en sådan aftale, fordi Grækenlands gennemsnitslevestandard er lavere end det øvrige Europas. Bliver Grækenland tilknyttet det øvrige Europa, vil det jo betyde, at de får overført ressourcer, enten direkte eller indirekte, og det betyder, at det øvrige Europa er med til at løfte Grækenlands økonomiske stadi hurtigere i vejret, end Grækenland selv kunne klare det. Det må man formode må være et ønske, som brede dele af den græske befolkning deler med sin regering.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til markedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Forhandling om ministeren for offentlige arbejders redegørelse af 29. oktober 1975 om trafikpolitik.

(Redegørelse nr. II. Redegørelsen givet 29/10 75).

Formanden:

Taletiden er som fastsat i forretningsordenen 15 minutter for ordførere og 5 minutter for andre medlemmer.

Kampmann (S):

Trafikministeren har med sin redegørelse ønsket folketingsgruppernes stillingtagen til en række væsentlige trafikpolitiske principper, og derfor vil jeg meget gerne henstille, at debatten holder sig på dette principielle grundlag og ikke går for meget i detaljer.

Jeg skal starte med at gøre nogle be-

mærkninger til generelle trafikpolitiske problemer, og derefter skal jeg afslutningsvis gøre nogle bemærkninger til enkelte konkrete projekter.

Redegørelsen har en meget klar linje, som vi fuldt ud kan tiltræde i socialdemokratiet, nemlig at vi skal fremme den kollektive trafik, at den kollektive trafik får første prioritet, og det skal vi, fordi den er mere miljøvenlig, den er mindre ressourceforbrugende, og den er mere sikker. Så vidt, så godt. Jeg tror, der er betydeligt flertal bag dette synspunkt, og jeg håber det i hvert fald meget stærkt.

Det næste spørgsmål, der melder sig, er, hvordan vi så skal fremme den kollektive trafik, og dér antager man jo normalt, at det kan gøres ved at give den kollektive trafik en bedre dækning og gøre den hyppigere og mere komfortabel og ved at samordne den, ikke mindst i prismæssig henseende.

Når man skal se på den kollektive trafik, falder den endvidere i to hovedområder, nemlig persontrafikken og godstrafikken. Jeg skal først gøre et par bemærkninger om persontrafikken.

Når vi skal give den bedre dækning, vil det sige, at vi skal udbygge den stærkere. I hovedstadsområdet betyder det, at vi skal afslutte planerne om videreførelse af S-banen, således som det blev nævnt i trafikministerens redegørelse, og endvidere have en S-baneforbindelse over Amager, som er et trafikalt u-land i kollektiv henseende. Det betyder også, at vi skal tage stilling til nogle af de planer, som ikke er blevet ført ud i livet, og vi har glædet os over, at trafikministeren bebuder, at vi i udvalget om offentlige arbejder kan se på tunnelbaneprojektet, på Lundtoftebaneprojektet, som jeg selv ikke tror har mange chancer for at passere.

Men vi må ikke glemme, at der er en verden uden for hovedstadsområdet, og at der også skal finde en rimelig trafikal dækning sted i de mere tyndt befolkede områder og i andre bymæssige bebyggelser. Der er det socialdemokratiets principielle opfattelse, at vi ikke vil nedlægge flere jernbanestrækninger. Vi vil altså eksempelvis fastholde den vestjyske længdebane og kun i yderste nødsfald overveje en erstatning eller et alternativ mellem en jernbane- og en busdrift, men i hvert fald under den forudsætning, at den kollektive betjening under ingen om-

[Kampmann.]

stændigheder bliver indskrænket eller svækket.

Men det er også således, at der er områder, som ikke ligger i direkte tilknytning til jernbanerne eller til hovedbusruterne, og dér er vi glade for, at den kommende buslovgivning vil indeholde ordninger, således at man udvider taxakørselsbegrebet, og således at man udvider buskørselsbegrebet, så at busserne og taxaerne kan dække flere formål på én gang. Jeg tænker på, at de ikke skal være forpligtet til alene at drive skolekørsel, alene kørsel til sociale formål, til lægeformål, dække almindelige rejsebehov osv., men at man skal kunne kombinere disse med et telefonsystem, således som vi kender det i en lang række andre lande. Det er efter min mening fremragende velegnet for danske forhold. Det er meget vigtigt, at de tyndt befolkede områder får en bedre betjening med kollektiv trafik, og at de får en større andel af midlerne til den kollektive trafik, end det hidtil har været tilfældet.

Når det drejer sig om den anden mulighed for at bedre den kollektive persontrafik, er det tilstrækkeligt at henvise til Plan 90 fra DSB, hvor man meget præcist anfører, hvorledes man kan få en hyppigere betjening og en mere komfortabel betjening. Socialdemokratiet kan, ligesom ministeren gør det, praktisk taget hundrede procent gå ind for forslagene i Plan 90, og vi vil da også i udvalget om offentlige arbejder underkaste Plan 90 en nærmere drøftelse i forbindelse med en diskussion i DSBs lokaler.

Når det drejer sig om samordningen, ligger der visse principper gemt i hovedstadsområdets trafikordning, som kan overføres på andre områder i landet. Vi får jo et egentligt fusioneringsselskab til april 1976, og det hilser vi med glæde.

Jeg bør på socialdemokratiets vegne præcisere, under hvilke forudsætninger denne samordning skal finde sted.

Vi mener, at DSB skal virke som en entreprenør i forhold til Hovedstadsområdets Trafikselskab. Det vil altså sige, at Hovedstadsområdets Trafikselskab lejer den ydelse, de ønsker at give kollektivt, hos DSB. Det betyder altså, at DSB forestår materiellet, forestår personalet, forestår nyanlæggene, og derefter er det i og for sig hovedstaden, der bestemmer, hvor hyppig, hvor

komfortabel, hvor billig eller hvor dyr den kollektive betjening skal være, og betaler herfor. Det er vores hovedprincip, og det er det, der efter socialdemokratiets opfattelse skal indgå i den fusioneringsplan, som folketinget i form af lovforslag kommer til at tage stilling til.

Vi mener og lægger megen vægt på, at disse hovedprincipper gennemføres i andre områder, der kan lignedes med hovedstadsområdet. Vi har glædet os over, at der er lignende planer i Århusområdet, og vi håber meget stærkt, og virkelig stærkt, at man snart får etableret et trafikskelskab i Århus amt, at det samme sker i Fynsområdet, at det samme sker i Ålborgområdet, at det samme sker i andre områder, hvor der er en rimelig befolkningsmæssig baggrund. Men for at fastholde synspunktet fra før: vi vil ikke være med til en skævtrækning af landet i trafikmæssig henseende. Der skal være en virkelig lighed i trafikmidlernes fordeling over landsdelene.

Når det drejer sig om godset, er der måske mere grund til at stille spørgsmålet om, hvorvidt der for godset gælder den samme målsætning for DSB som for persontrafikken. Der er jo ingen tvivl om, og det går jeg også ud fra er alment accepteret her i folketinget, at for persontrafikken gælder almene samfundsmæssige målsætninger. DSB skal ikke i henseende til persontrafik give overskud, den skal være underordnet samfundsmæssige kalkuler og samfundsmæssig målsætning.

Jeg vil godt sætte et spørgsmålstegn ved, om man for al stykgodset kan sige præcis det samme. Der er for mig ingen tvivl om, at når det drejer sig om tunge laster over længere afstande, så har DSB og bør DSB have et fortrin. Men vi må jo også erkende, at det jo ikke drejer sig — måske nok i vægt, men ikke i værdi — om den store del af godsmængden, og vi kommer jo ikke væk fra, at vognmændene har et meget stort marked og, næsten uanset hvilken prispolitik, der vil blive ført, vil have et meget stort marked. I realiteten bør man opfordre til et stærkere samarbejde mellem vognmændene og DSB om de dele af markedet, som kan lappe over imellem vognmændene og DSB. I det samarbejde skal naturligvis indgå, at der skal samarbejdes og konkurreres i venlig betydning på lige vilkår, lige finansielle

[Kampmann.]

vilkår og lige økonomiske vilkår, og jeg tror med mit kendskab til vognmændene, at man er indstillet på, at dette samarbejde og denne konkurrence skal foregå på lige vilkår og måske også på mere lige vilkår, end det er tilfældet i dag.

For så vidt angår flytrafikken, lufthavne, er vi af den opfattelse, at vi har provinslufthavne nok i Danmark. Jeg bør vel endda gå så langt som til at sige, at vi nok har et par stykker for meget, men for ikke at træde nogen af de tilstedeværende folketingsmedlemmer for stærkt over tærne skal jeg undlade at nævne navne for, hvilke lufthavne vi har for meget i Danmark. Jeg skal bare gøre den generelle bemærkning, at vi har for mange provinslufthavne i Danmark. Det er imidlertid en skade, en gammel skade, som vi må leve med nogle år endnu, og vi må leve med den efter min mening lige så længe det varer, indtil en fast Storebæltsforbindelse bliver en realitet. For i samme øjeblik en fast Storebæltsforbindelse bliver en realitet, ved vi jo — det er ikke sikkert, at alle vil indrømme det — at der sker en ændring i provinslufthavnstrukturen i Danmark, og at passagergrundlaget vil blive trukket væk fra en række af de provinslufthavne, som i dag med nød og næppe klarer sig.

På samme måde gælder det for andre havne, nemlig søhavnene, at vi her måske nok har i overkanten af antallet af havne, og derfor glæder vi os over de styringsmuligheder, der ligger i forbindelse med den nye havnelov.

Vi har jo i folketingsrådet modtaget en henvendelse fra Amtsrådsforeningen om at ændre den tredelte styring for vejene mellem staten, amterne og kommunerne. Lad mig sige på socialdemokratiets vegne, at vi går imod det forslag. Vi kan ikke acceptere, at det, der bliver realitet i forslaget, nemlig at amterne skal overtage en del af de statslige hovedlandeveje, skulle blive en realitet.

Det, der jo er meningen i dag, hvis man ønsker at opprioritere den kollektive trafik og tilsvarende nedprioritere den individuelle trafik, kan jo kun lade sig gøre, hvis man har nogle styringsinstrumenter, og det vil sige, hvis man ejer nogle veje. Vi kan jo komme i den situation, som vi har været i,

at staten nedprioriterer de statslige veje, og derefter opprioriterer amterne og kommunerne deres veje, hvorefter hele vejsektoren som sådan bliver opprioriteret. Det er en absurditet, og det kan vi ikke gå med til. Efter min mening burde vi i virkeligheden gå den anden vej og styrke den statslige styringsmulighed over for vejsektoren, uanset om det er statslige, amtslige eller kommunale veje.

Til sidst skal jeg sige, at vi i socialdemokratiet mener, der er meget behov for, som ministeren er inde på det, at styrke planorganisationen i ministeriet, og vi vil støtte, som vi også har gjort det i udvalget, at ministeren snarest muligt får nedsat det nødvendige planlægningssekretariat i ministeriet direkte under ministeren, således at man kan samordne de tre departementer, som nok giver ministeren meget arbejde til daglig.

Derefter skal jeg gøre nogle bemærkninger om de enkelte store projekter, hvoraf Store Bælt er nævnt i den mundtlige redegørelse, mens de andre er nævnt i den skriftlige redegørelse. Vi er i socialdemokratiet enige om, at vi ikke ønsker at gøre det til en Storebæltsdebat i dag. Jeg håber, at andre ordførere vil hjælpe i disse bestræbelser. Når jeg gør det, så er det, fordi vi jo får en Storebæltsdebat i folketingsrådet. Det er jo ingen hemmelighed, at der er delte meninger om udformningen af Storebæltsbroen i socialdemokratiet, og derfor vil jeg henstille, at vi i udvalget om offentlige arbejder — og jeg håber, at vi kan blive enige om det — finder ud af, hvorledes vi finder en afklaring af, hvilken udformning projektet Store Bælt skal have. Det er nok mest praktisk, at vi stiller et ændringsforslag igennem udvalget om offentlige arbejder og får det til afstemning i folketingsrådet inden jul. Det er afgørende, at vi får en afgørelse inden jul, for der er knyttet meget store erhvervs- og beskæftigelsesmæssige interesser til, at vi snart kommer i gang med den faste forbindelse over Store Bælt. Det bør ikke fortsat kunne forsinkes af en diskussion om den ene eller den anden udformning, så jeg synes, det er det mest reelle, og skal foreslå, at det er det, vi gør i udvalget om offentlige arbejder.

Dernæst omtales Storstrømsforbindelsen,

[Kampmann.]

og dér vil jeg godt sige, at den socialdemokratiske gruppe som helhed mener, at linjeføringen over Farø ifølge loven ligger fast. Vi har ikke noget imod, at man tilvejebringer forskellige etaper i udførelsen af Storrøstrømsforbindelsen, men vi bør også inden jul i udvalget om offentlige arbejder fastslå, at linjeføringen ligger fast. Så kan man over senere etaper gennemføre denne linjeføring, men der er foretaget så store planlægningsmæssige og befolkningsmæssige initiativer omkring den givne linjeføring, som vi har vedtaget i folketinget, at vi som hovedprincip er nødt til at fastholde disse linjeføringer.

Om lufthavnsmotorvejen skal jeg blot sige, at vi i den socialdemokratiske gruppe er enige i de fremførte betragtninger i den skriftlige redegørelse.

Om Alssundforbindelsen skal jeg sige, at vi håber, at der i forbindelse med loven om visse hovedlandeveisstrækninger til foråret 1976 bliver givet grønt lys for en detailprojektering af en ny Alssundforbindelse, og at man efter denne Alssundforbindelse kan gå i gang med det direkte byggeri. Vi mener, der er stillet et spørgsmål om, hvem der skal udføre det. Vi mener, det er en egentlig statsopgave, og vi mener altså, som jeg før var inde på det, ikke at staten skal svække sig selv på de områder, hvor det er klare statsopgaver, og hvor det er klare statsveje, det drejer sig om, og det er tilfældet for Alssundforbindelsen.

Jeg er enig i betragtningerne om det store motorvejs-H og skal endelig om det sidste projekt, Bornholmstrafikken, sige, at vi i den socialdemokratiske gruppe ser meget positivt på projektet om at forbedre Bornholms trafikmuligheder til det øvrige Danmark. Det gør vi af Bornholms trafikpolitiske og lokalpolitiske og egnsudviklingspolitiske grunde, men vi gør det også af beskæftigelsesmæssige grunde, idet et skibsbyggeri som omtalt her vil give meget store beskæftigelsesmæssige impulser også i det øvrige land, og derfor er vi positivt stemt over for det. Vi er klar over, at der er visse detailforhandlinger, der står tilbage, ikke mindst af finansiel art, men vi vil godt tilkendegive vores positive velvilje over for dette projekt.

Holmberg (V):

Hr. Kampmann nævnte i sin indledning og i alt fald til sidst med hensyn til provinslufthavnene, at dem har vi sikkert nok af i Danmark. Jeg er enig med den tidligere trafikminister, men jeg må måske også minde om, at for et år siden havde vi en trafikminister, der hed Jens Kampmann, og da trak vi ikke på samme „Hammel“ på det tidspunkt dér.

I øvrigt vil jeg sige tak til trafikministeren for initiativet til at forsøge at se tingene noget i sammenhæng. Altså hele spektret er jo med trafikmæssigt, men hovedvægten er lagt på den kollektive trafik. Her kunne vi i og for sig godt bruge det gamle, forslidte udtryk med Storm P. og vejret: der er ingen, der gør noget ved det, men alle taler om det. Det er dog ikke rigtigt, for der er blevet gjort en hel del ved den kollektive trafik i de senere åringer.

Jeg mener også, at vi med DSBs Plan 90 har fået et udmærket grundlag at gå ud fra, her er i alt fald fremblik. Vi fik også alle for et stykke tid siden tilsendt en avis med overskriften „Al den snak om kollektiv trafik“. Den blev af nogle kritiseret, men jeg mener, der ingen grund var til at kritisere den, tværtimod. Jeg har ikke altid haft lejlighed til at rose DSB, men det sker hermed, både med hensyn til Plan 90 og nævnte avis, og jeg erkender også, at DSB nu har en moderne dynamisk ledelse. Men ikke mere om det, for det skal jo heller ikke bare være en roseklub.

Så vil jeg sige meget lidt om det, vi i øvrigt er enige om, men bare konstatere, at vi må prøve at blive enige om at fremme den kollektive trafik, og jeg er også enig med trafikministeren, når han gør opmærksom på, at her er jo mange ting, der spiller ind. Trafik er jo ikke bare trafik på veje, på baner, i luften og på søen. Det hele hører jo sammen med planlægning og miljøpolitik, energipolitik, egnsudvikling m. v. Det er altså, ligesom det hele hører sammen.

Jeg læste med interesse for et stykke tid siden, at generaldirektør Povl Hjelt skrev om trafikken som samfundets tjener, at i mange år har vi accepteret, at det var vejene, og at det var bilen. At det ikke uden videre kunne accepteres af DSB, kan jeg så godt forstå. Men hvis DSB med Plan 90 tror

[Holmberg.]

absolut at kunne ændre dette forhold, så er jeg overbevist om, at de tager fejl. I øvrigt kan kollektiv trafik aldrig blive et alternativ til den private trafik, men forhåbentlig et godt og bedre supplement.

Ministeren nævnedes, at trafikpolitikken naturligvis også må ses i sammenhæng med den økonomiske politik i det hele taget, sagt på en anden måde: hvad vi har råd til. Vi ved også, at der er sluttet forlig om besparelser, og det skal vi selvfølgelig gerne stå ved. Men det er alligevel muligt, at vi bliver nødt til at se lidt nærmere på den meget store nedskæring på vejsektoren af mange forskellige årsager. Det er godt nok at spare, men det kan også blive dyrt at spare. Vi ved, hvad følgevirkninger det kan få med hensyn til vejenes standard, hvis der sker en forringelse. Jeg tænker her på trafikulykker og almindelig trafikøkonomi m. v.

Ministeren har nogle bemærkninger, som han kalder hovedsynspunkter. Han siger, at staten skal som initiativtager have ansvaret for grundtrækkene i vor trafikpolitik. Skulle vi ikke, minister, sige, at regering og folketing naturligvis har ansvaret for lovgivningen, men hovedansvaret for, hvem der skal køre og hvor meget, det må i første række skulle lægges ud til amter og kommuner? Det er ikke sikkert, jeg er så uenig med ministeren heri, men i al fald i formuleringen.

Ministeren slår fast, at det er regeringens opfattelse, at både den indenlandske fjerntrafik og trafikken til og fra udlandet må være et statsanliggende. Regeringen må naturligvis gerne have den opfattelse for min skyld, men jeg er ikke enig med regeringen heri. I øvrigt er det heller ikke regeringen, der bestemmer det, medmindre der kommer nye love herom, og hvis de skulle komme med det indhold, så har jeg hermed allerede sagt fra.

Naturligvis må vi indrømme, at langt den overvejende del af fjerntrafikken i det indvrigs, det er jo staten, og det er jo DSB. Hvordan går det så i øvrigt under DSB? Jeg indrømmer, det har jeg sagt før, at de er dygtige, de har forestået at gennemføre en modernisering, også hvad angår mandskabsstyrken, som er betydelig nedsat. Men for at sige det meget mildt, hvad angår økonomien, så går det jo ikke særlig godt.

Det er forhåbentlig ministeren bekendt, at der er også private langtursruter herhjemme i Danmark. De søger i alle tilfælde ikke dækning for underskud, har sandelig heller ikke behov derfor. De betjener et ret stort område til kundernes fulde tilfredshed, og det er til relativt lave takster.

Vi er her ved det principielle med hensyn til DSBs Plan 90. At vi skal have en bedre kollektiv trafikbetjening er vi jo enige om. At det ikke altid skal være DSB, der bestemmer, hvem der skal køre, er vi forhåbentlig også enige om. Men når ministeren konstaterer, at hovedårsagerne til den dårlige eller manglende kollektive betjening er svigtende passagergrundlag som følge af den stigende privatbilisme og affolkning af landdistrikterne, så må jeg sige, at det kunne jo også skyldes dårlig planlægning og mangel på kommunikation både mellem amt, kommune og DSB. Det kunne være en af grundene også til landdistrikternes affolkning.

Men i øvrigt tilbage til Plan 90. Jeg mener stadig væk, den giver et godt grundlag for diskussion og forhåbentlig også for en ændring til det bedre. Jeg mener endvidere, at Plan 90 er afbalanceret landsdelene imellem. Det kunne egentlig også være dejligt, om det kunne være med til at højne den politiske debat herhjemme i Danmark, man kan sige landsdelene imellem, at vi kunne blive fri for at høre i Jylland, hvor meget vi betaler til København, og herovre, hvor meget man betaler til Jylland. I alle tilfælde forsøger Plan 90 at råde bod herpå med de oplysninger, som er tilgængelige for os her. Vi ser også, at DSBs investeringer, hvad angår S-banen her i København, som i dette finansår andrager ca. 40 pct. af beløbet, over den 15-årige periode skal nedbringes til 15 pct., altså af det relativt store beløb, som investeringerne selvfølgelig drejer sig om.

Plan 90 forsøger altså at leve op til folketingets intentioner om at bremse hovedstadens vækst og lede udviklingen og beløbene til den øvrige del af riget. Det mener jeg i al fald er en god intention; det er en ting, som vi egentlig alle uden videre skulle kunne acceptere som rigtig.

Principperne i planen om indførelse af timedrift over hele landet vil betyde en kraftig kvalitetsforbedring, i alle tilfælde på Fyn, men i særlig grad i Jylland. Intentionerne er altså gode nok. Men her møder vi

[Holmberg.]

absolut vanskeligheder, når det skal til at udformes i det praktiske. Her bliver meget at drøfte i trafikudvalget, for hvad vil det koste, og hvem skal køre? Hvem skal betale det underskud, der bliver, hvis vi forlanger, at næsten alle dele og egne skal betjenes? Og hvordan vil det gå med sidebanerne? Vi er nok realistisk set nødt til at drøfte økonomien i sidebaner kontra eventuelt afløsning af busbetjening.

Lad mig lige stille et spørgsmål til ministeren vedrørende hyrevognene, som nævnes i forbindelse med den kollektive trafik — hyrevogne er jo en form for kollektiv trafik. Hvordan går det egentlig med afgifterne? De er ikke bedømt som kollektiv trafik, hvad angår afgifterne. Jeg vil egentlig gerne spørge ministeren, om han kunne tænke sig at drøfte også afgiftsspørgsmål for hyrevogne også i forbindelse med den kollektive trafik. Netop hyrevognene har det i øvrigt ikke særlig godt i øjeblikket.

Der er jo også noget, der hedder godstransport. At DSB her har en lille andel, kan vi jo læse af statistikken. Om godstransportens forhold siger ministeren, at det må erkendes, at på de korte afstande, og dem er der flest af, er lastbil den helt dominerende faktor. Det vidste vi godt. At den var så dominerende, som vi egentlig kan læse af DSBs årsberetning 1973-74, har jeg knap nok vidst. Tager vi tallene for indenrigstrafikken, har jernbanen 3,9 mill. t gods og 1,1 mia ton-km, men lastvognene har 300 mill. t gods og ca. 10 mia ton-km. Men det, der kan forbavse mest, er egentlig, at den internationale trafik er af den beskaffenhed, som den er vedrørende jernbane kontra lastbiler. Her ser vi i statistikken, at jernbanerne transporterer 4,9 mill. t gods og lastvognene 6,9 mill. t gods. Målt i ton-km er de cirka det samme.

Må jeg egentlig her spørge trafikministeren, ikke om tallene, dem kan vi jo læse, men hvorfor DSB i Plan 90 næsten ingen ting har sagt herom. Møder DSB her vanskeligheder udenlands? Jeg vil egentlig gerne have svar herpå, for umiddelbart skulle det synes, at det var områder, hvor DSB i al fald havde gode kort på hånden over for lastbilen.

Ministeren udbyggede jo selv tallene i tabel 7, men jeg savner egentlig, at ministe-

ren drager en konklusion heraf. Jeg vil prøve at drage en konklusion og så høre, om ministeren er enig med mig i den. Ministeren sysler jo med tanker om andre former for afgifter. Det behøver ikke nødvendigvis at betyde højere provenu, men andre former. Tænker ministeren her bare på de lange afstande? Er vi inde på de små afstande, hvor banen næsten ingen andel har, kan vi jo ikke tale om konkurrence baner og biler imellem. Er ministeren enig med mig i, at der ikke i forbindelse med transportpolitik er nogen grund til at lægge større afgifter på disse transporter? Det kan bare få den følge, at der bliver større transportomkostninger, og det har ingenting at gøre med transportpolitik i forbindelse med DSB og de private vognmænd.

Jeg takker i øvrigt ministeren for, at vi kan konstatere, at man — man kan sige naturligvis — viderefører det frie valg af transportmiddel inden for godstransporten over de lange afstande. Det burde være en selvfølge, men det er jo ikke en selvfølge i alle lande.

Ministeren har nogle bemærkninger om konkurrencefordelen for lastbilerne, samfundsomkostninger i forbindelse med akseltryk, vejslid m. v. Det er en antagelse, som umiddelbart må stå for ministerens egen regning, for det er aldrig rigtig undersøgt. Jeg vil gerne spørge ministeren, hvad han egentlig bygger på her. Jeg har hermed ikke taget endelig stilling til eventuelle andre beskatningsformer, for jeg mener, det nuværende fungerer ret godt.

Om indenrigsflyvningen vil jeg komme med én bemærkning ud over den, at jeg er enig med hr. Kampmann. Jeg vil gerne spørge ministeren: er det med vilje, at Færøerne og Grønland er holdt uden for bemærkningerne? Jeg ved godt, det er ikke det, vi umiddelbart forstår ved indenrigsflyvning; men at de har behov for flyvepladser, særlig på Grønland, men også på Færøerne, er sikkert.

Jeg vil egentlig også gerne spørge ministeren om Grønlands stilling i forbindelse med EF-pengene, som jo nok ikke kan bruges herhjemme i Danmark. Vi har drøftet det spørgsmål på andet plan andetsteds, hvor jeg gjorde ministeren opmærksom på det.

Mine 15 minutter er snart gået. Ministerens bemærkning om hovedstadens trafik-

[Holmberg.]

råd er jeg ikke uenig med ministeren i. At det var lidt kluntet stillet på benene, tror jeg gerne, men princippet mener jeg er rigtigt.

Ministerens bemærkninger om en Storebæltsbro giver mig ikke anledning til mange bemærkninger. Så vidt jeg kan skønne, er der jo enighed om en fast forbindelse. Om det så skal være en kombineret bro med 6-sporet motorvej og banespor — ja, det er jo vedtaget i folketinget, men det skal op til nyvurdering, så det vender vi faktisk tilbage til senere. Her kan jeg altså ikke tale på mit partis vegne, når jeg indskyder, at jeg er enig med ministeren og regeringen i at fastholde det, der allerede er vedtaget.

Kun en kort bemærkning om broprojekter i øvrigt, Alssundbroen og Storstrømsforbindelsen. Hvad angår det sidste, vil jeg ikke lægge skjul på for at sige det meget kort, at vi prioriterer den forbindelse ret højt for ikke at sige meget højt.

Ministeren nævnte trafikministeriets organisatoriske opbygning og pegede på, at det ikke er en særlig god opbygning. Her kunne jeg komme med mange ironiske bemærkninger, men det ligger mig jo så fjernt. Men er det et særligt sekretariat, ministeren tænker på, og hvad vil det egentlig koste? Hvad drejer det sig egentlig om? Vi ved, det blev strøget på grund af sparebestræbelserne; nu nævner ministeren, det er taget op igen. Hvad størrelsesorden er det? Vi ved jo, at der er høvdinge både i ministeriet og i generaldirektoratet. Er det bare flere af slagsen, vi skal have, eller er det nogle indianere, vi skal have til at parere ordre?

I øvrigt takker jeg for oplægget, og vi tilsiger velvillig behandling.

Glensgård (FP):

Når den nuværende trafikminister, hr. Niels Matthiasen, på et eller andet tidspunkt senere atter skal overgå til andet erhverv, kan det i al fald ikke denne gang blive sådan, at ministeren får ansættelsesbesvær. Jeg er helt sikker på, at hvis ministeren sender en ansøgning til DSB, så vil den ikke blive forkastet; han vil blive modtaget som en virkelig god arbejdskraft, der har været meget loyal over for DSB, særlig når man ser på DSBs Plan 90.

Den planskitse, som folketingets medlemmer har modtaget fra DSB, bliver jo næsten helt og fuldt citeret i ministerens redegørelse.

Fremskridtspartiet vil ikke klandre ministeren for, at han på den måde viser, at regeringen og dermed formentlig også socialdemokratiet står bag ved den idé om en socialisering af transportsektoren, som Plan 90 lægger op til.

Ganske vist har regeringen en lille smule realitetssans, den er nemlig klar over, at det kan ikke nytte noget, at man foreslår, at stat og amter og kommuner skal overtage enhver form for kollektiv trafik, men samtidig fremgår det meget tydeligt af ministerens tale, at regeringen ikke giver privatforetagenderne ret mange chancer.

Ministeren siger i sin redegørelse, at han vil „prøve at forklare, hvorledes vi ad mange forskellige veje og på et realistisk grundlag kan lede trafikudviklingen i en bedre retning — dvs. i kollektiv retning.“

Jeg vil egentlig gerne spørge ministeren, om der i denne udformning af målet ikke ligger en lidt forkert undertone. Det, ministeren ønsker, er vel egentlig det bedste trafiktilbud til det størst mulige befolkningsgrundlag for de færrest mulige penge. Jeg håber i hvert tilfælde, at ministeren vil give mig ret i denne betragtning. Jeg vil slå fast, at fremskridtspartiet gerne vil hjælpe med at gå i den retning, men jeg vil samtidig sige, at ordene „kollektiv trafik“ sikkert ikke opfattes på samme måde i ministerens terminologi som i min fri tankeverden. Jeg kan f. eks. godt opfatte kollektiv trafik som den trafik, der udføres mellem arbejdssted og hjem, hvor en 4-5 mennesker kører i en fælles bil. Det er for det første for mig en fuldt acceptabel løsning, men jeg anser det egentlig også for at være kollektiv trafik.

Når disse generelle betragtninger er lagt frem, så skal jeg gerne gå ind på nogle af de små og store problemer, som der er lagt op til i trafikredegørelsen. Ministeren nævner allerede side 1 i sin tale, at den vigtigste beslutning, folketinget står over for i den kommende samling, i hvert tilfælde på trafikområdet, er beslutningen om udformningen af en Storebæltsforbindelse, beslutningen om igangsættelse af dette projekt.

Jeg skal ikke på nuværende tidspunkt tage hul på debatten om Storebæltsforbin-

[Glensgård]

delsen, men jeg vil gerne fastslå, at jeg ikke vil acceptere en Storebæltsforbindelse, som får en udformning, der forstærker DSBs monopolstilling. Med den stillingtagen til dette problem mener jeg samtidig at have lagt op til en mere generel stillingtagen til trafikpolitikken.

Vi ønsker at støtte de fornuftige bestræbelser, der kan fremtrylles for at øge den kollektive trafik, men folketinget må blot ikke miste sansen for proportioner og iværksætte enorme anlægsarbejder uden at være helt sikker på, at man ikke derved belaster skatteyderne urimeligt. Det fremgår både af DSBs Plan 90 og af dagspressen, at DSB ikke mener, at dette foretagende giver underskud. Det er blot, som generaldirektør Hjelt udtrykker det, samfundets bidrag til driftstransportomkostninger. Det er en pænere måde at sige underskud på. Det er på dette punkt, regeringspartiet og fremskridtspartiet står meget langt fra hinanden. Fremskridtspartiet ønsker allerede for det kommende finansår, at denne skamplet på finansloven skal fjernes. Vi ønsker ikke længere, at DSB skal udøve en helt urimelig skatteyderfinansieret konkurrence bl. a. over for vognmandserhvervet. Vi ønsker, at DSBs takstpolitik skal ændres i en retning af, at det mere kommer til at dreje sig om omkostningsbestemte priser. Det kan ikke være rigtigt, at det er dyrere at overføre en lastbil over Store Bælt, end det er at fragte en bestemt vare på en jernbanevogn fra f. eks. Odense til København.

I sin redegørelse her i folketinget lister ministeren ligesom ind ad bagdøren, at såfremt der udføres fjerntrafik fra et byområde, så skal det også være en statsopgave at drive denne trafik. Det er jeg helt uenig med ministeren i. Det skal ikke være en statspligt at udføre denne kollektive transportopgave. Det ville have været meget lykkeligere, om ministeren indså, at det i en lang række tilfælde er klart bevist, at staten ikke duer til at administrere alle disse ordninger, uden at det medfører store underskud. Det tydeligste eksempel har vi vel nok i Bornholmstrafikken.

Forsøger man at følge ministerens opdeling af emnet, så er der vel en 25-30 grupper. Jeg skal forsøge i denne redegørelsesdebat at pege på nogle af disse grupper.

På luftfartsområdet mener ministeren ikke at der er behov for flere indenrigsruter, tværtimod. Vil det sige, at ministeren overvejer at nedlægge nogle ruter? I bekræftende fald vil jeg gerne høre ministeren, hvilke ruter der kan komme på tale.

Fremskridtspartiet så langt hellere, at dette indenrigsrutemarked blev udliciteret, således at der kunne oprettes ruter på de steder, hvor der er behov, et behov, der skal dækkes, men samtidig et behov, der er så stort, at det kan være økonomisk forsvarligt rent driftsmæssigt at opretholde en sådan rute.

I det hele taget ser fremskridtspartiet noget anderledes på denne luftfatspolitik, end ministeren gør. Ministeren vil i denne samling fremsætte et lovforslag, som tager sit udgangspunkt i en større statsstyring af lufthavnsbyggeriet og vel også i nogen grad i en større styring med hensyn til driften. Vi mener ikke, det er forsvarligt, at ministeren skal bestemme, om en bestemt by eller et bestemt firma ikke længere skal have mulighed for at anlægge sin egen lufthavn. Men forskellen imellem vore partier i så henseende er jo nok grundet i vores forskellige livsholdning.

Ministerne nævner også, at der, efter at koncessionsforlængelsen var gennemført for SAS, lå en række uafklarede spørgsmål om dansk indenrigsflyvning vedrørende materiel, frekvens og økonomi m. m. Jeg vil gerne her fra talerstolen høre ministeren, om han ikke erindrer, at der ligger et endnu større problem og afventer sin løsning. Ministeren kan sikkert erindre, at mit parti var særdeles utilfreds med, at folketinget forlængede SAS-monopolet, uden at der var sikret de danske charterselskaber en liberalisering af charterbestemmelserne. Jeg går ikke ud fra, at ministeren har glemt dette spørgsmål.

Ministerne truer også dette folketing. Han truer med at foreslå en ny buslov. Hovedprincippet vil være, at al erhvervsmæssig buskørsel skal ind under en regulering. Fremskridtspartiet advarer allerede på nuværende tidspunkt mod et sådant uheldigt lovgivningsinitiativ. Ministeren vil forsøge med denne lovgivning at videreføre den socialistiske idé, der er lagt med hovedstadens trafikelskab, til andre dele af samfundet.

[Glensgård]

Fremskridtspartiet vil langt hellere gå den anden vej og fjerne denne institution, HT, dette misfoster af en trafikløsning, som de storkøbenhavnske skatteyder og i øvrigt dermed også enhver skatteyder i dette land er blevet belastet med. Dette kolossale trafikelskab har ikke og kan ikke i fremtiden bevise sin berettigelse, hvorfor folketinget ikke skal begå den fejl at indføre lignende tilstande andre steder i landet.

Derimod ser vi meget gerne på en revision af gældende hyrekørselslov. I det ændringsforslag, ministeren har skitseret, ligger der efter vor opfattelse en vis liberalisering, som vi alle kan have gavn af.

En videreudbygning af HT, som ministeren har pålagt hovedstadens trafikelskab at fremkomme med forslag om, må også være et vildskud. En sådan sammenblanding af DSBs økonomi med hovedstadens trafikelskab kan ikke accepteres. Ganske vist siger ministeren, at DSB skal optræde som entreprenør for HT, men ministeren har ved andre lejligheder fortalt os, at vi ikke kan, skal vi sige dissekere DSBs regnskab. Det vil således medføre, at det beløb, som HT skal betale DSB, kun kan opgøres rent fiktivt, men det er måske en ny linje, ministeren vil lægge an?

Mens vi er ved hovedstadsområdet, skal jeg lige fremføre vore tanker med hensyn til S-banen. Den udbygning, som er begyndt, er sket i fuld overensstemmelse med vore stemmer, og vi vil også i denne samling og i de kommende samlinger se på forslag, ministeren fremsender, med meget åbent sind. Et udvalgsarbejde vil sikkert klarlægge, at det er fornuftigt at foretage udbygning i den takt, som ministeren nævner.

Ser man derimod på godstrafikkens område, er vor velvilje langt mindre end på det felt, jeg lige har omtalt. Ministeren vil forsøge med helt uacceptabel styring at kvæle overkapaciteten inden for vognmandssektoren, og i denne del af ministerens tale er han desværre særdeles inkonsekvent. Ministeren vil ikke forsøge akseltrykket, fordi Dansk Vognmandsforening ikke tilråder det på nuværende tidspunkt. Det samme gør DSB i Plan 90. Det må dog være ministeren bekendt, at der næsten ikke findes en dansk vognmand, som overholder disse bestemmelser. Årsagen til, at landsforeningen ikke

ønsker at få hævet dette akseltryk for nærværende, er udelukkende, at foreningen godt ved, at det medfører, at vægtafgifterne derved bliver større. Alle disse problemer håber jeg dog ministeren vil diskutere i trafikudvalget, således at vi hurtigst muligt kan få ændret den tåbelige regel om 8 t akseltryk.

Ministeren ønsker ligeledes at ændre på beskatningsformen for lastbiler, og heri kan jeg støtte ministeren. Problemet er bare, at når ministeren i sin tale påpeger, at der skal lægges en større byrde på de vognmænd, der tager trafikken fra DSB, fragten fra DSB, så må ministeren ikke glemme, at DSB ved hjælp af sin takstpolitik, som den er i dag, udøver en helt urimelig skatteyderfinansieret konkurrence.

Nu efter at godstransportloven har virket i godt og vel et år, må jeg modsat ministeren udtrykke, at jeg ikke finder, denne lov virker særlig godt. Dette kan dog, som ministeren skriver, skyldes, at der har været en almindelig økonomisk stagnation. De største problemer opstår, som ministeren også nævner, i forbindelse med fragtmandskørslen og de såkaldte kontraktkørsler.

Ser vi derefter på en anden del af ministerens redegørelse, nemlig vejplanen, fremgår det helt tydeligt for fremskridtspartiet, at vi ikke kan diskutere denne plan uden at tage stilling til en af de vigtigste forudsætninger. Finder ministeren og folketinget det i almindelighed rimeligt at projektere vore veje med et serviceniveau som det, der ligger til grundlag for vejplanen?

Fremskridtspartiet mener, det er uanstændigt, at vi blot bygger motorveje i en uendelighed uden at tage hensyn til, at 4-sporede veje sikkert i mange tilfælde ville være fuldt tilstrækkelige. Dog er det en glæde for os som politikere, at vi har denne plan, som giver et helt fantastisk overblik med hensyn til de steder, hvor forskellige partier ønsker at investere.

Det kan ikke være ministeren ubekendt, at fremskridtspartiet selvfølgelig efter de udtalelser, som ministeren har fremsat i sommerens løb, ville have håbet, at ministeren havde været knap så vattet med hensyn til bygningen af Allsundbroen, og det skuffer i særdeleshed fremskridtspartiet, at ministeren nu vil begynde at diskutere omkostningsfordelingen. Denne forbindelse

[Glensgård]

må selvfølgelig være en statsopgave. Ministeren vil sikkert sige, at en stor del af trafikken er helt lokalt præget, og det har ministeren ret i, men dog må det samtidig ligge klart, at det er en forbindelse af to landsdele.

Til sidst skal jeg blot lige komme med en bemærkning om Storstrømsforbindelsen, idet fremskridtspartiet vil fastholde, at det helt vanvittige projekt over Færø ændres, således at vi får en linjeføring over Masnedø. Der ligger forskellige begrundelser for det, men det vil jeg gerne vende tilbage til på et senere tidspunkt.

Bilgrav-Nielsen (R.V):

Ministerens indleder sin redegørelse for folketinget med at sige, at tingene skal ses i sammenhæng. Det er vi enige i. De enkelte trafikformer i forhold til hinanden og trafikforbindelserne i sammenhæng med den fysiske planlægning, i sammenhæng med den erhvervsmæssige udvikling, vi ønsker i landet, i sammenhæng med miljøpolitik og energipolitik. Vi er enige i denne målsætning.

Men det er også vigtigt, at vi prøver ligesom at inklæde disse ønsker en samfundsøkonomisk vurdering. Jeg tror, vi får lettere ved at få accepteret målsætningen om en miljøvenlig trafikpolitik, en energibesparende trafikpolitik, hvis vi forsøger at stille det op i tabelform. Jeg tror, det kan lade sig gøre langt hen.

Redegørelsen er i øvrigt — synes jeg — særdeles vægtig. Den angiver mål, den peger på midler til at nå målet, og den giver særlig ved sit bilag en vældig god baggrund for et udvalgsarbejde, som jeg håber bliver bredt og vil berøre alle de emner, som ministeren har lagt op til.

Redegørelsen er karakteriseret ved den meget kraftige understregning, der er af, at der nu skal ske et skift til kollektiv trafik. På dette punkt synes jeg nok at den virker en smule urealistisk. Målsætningen, at vi skal forsøge at få en større del af den trafiktilvækst, vi får, over på den kollektive trafik, er vi enige om. Men at antyde over for offentligheden — det har også afspejlet sig i den debat, der har været i pressen indtil nu — at man kan gennemføre et skift, det tror jeg er lidt for ambitiøst. Vi må lægge mærke

til, at den udmærkede plan, som DSBs Plan 90 er, selv med sin meget visionære fremstilling af tingene og meget optimistiske syn dog kun opererer med, at man måske ved år 1990 kan være nået op på, at jernbanen sidder på 14 pct. imod i dag 7 pct. af den samlede trafik. Det siger lidt om, at noget egentligt skift kan der ikke blive tale om. Men der kan blive tale om, at vi politisk bestræber os på at styre i retning af, at den kollektive trafik får en større andel end i dag. I den målsætning er vi enige. Redegørelsen er altså lidt urealistisk på dette punkt.

Til gengæld er redegørelsen meget realistisk, synes jeg, på det økonomiske område. En lang række tidligere trafikredegørelser har væltet store trafikplaner til milliardbeløb ind over folketinget med påstand om, at alt kunne realiseres uden at berøre danske budgetter og uden at berøre skatteyderne. Resultatet af disse tidligere urealistiske forestillinger kender vi. Jeg skal undlade at rippe op i den historie, men udtrykke en uforbeholden anerkendelse af, at redegørelsen denne gang er yderst realistisk på det økonomiske område. Jeg tror nemlig, det er en forudsætning for, at man kan nå de mål, man sætter sig.

Den kollektive trafik skal styrkes, det er vi enige i. Vi konstaterer med glæde, at trafikministeren skønner, at beslutningen om at bremse den indføring af Lyngbyvejen, som var planlagt, kan tages som et eksempel på en fornuftig og rigtig beslutning, som ministeren tror befolkningen har fuldt accepteret. Jeg er glad for den bemærkning og erindrer om, at det var meget svært for os at få socialdemokratiet til at forstå, at det var rigtigt. Lyngbyvej og Søring og andre motorveje i Københavnsområdet har vi opgivet. Folketinget har med disse beslutninger erkendt, at der skal andre midler til i de større byers trafiksystem.

Vi har også fra radikal side ud over disse initiativer bidraget til at få stærkere fremprioriteret bygningen af S-banerne i hovedstadsområdet — også lidt stærkere, end jeg tror trafikministeren var indstillet på på daværende tidspunkt. Vi har altså i de handlinger, vi har foretaget indtil nu, vist, at vi mener det, når vi siger, at den kollektive trafik navnlig i byområderne skal fremmes.

[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

[Bilgrav-Nielsen.]

jyske lufthavne kan etableres udenrigstrafik.

Jeg skulle måske sige her, at jeg har bemærket, at ministeren nævner, at der er overvejelser i gang med hensyn til, hvilke flytyper man skal anvende i indenrigstrafikken. Det synes jeg er glædeligt at konstatere. Jeg håber, det fører til en beslutning om, at vi bibeholder de mindre fly og de mange afgangse.

Godstransporten. Ministeren har et ønske om, at vi fremmer den kollektive transport også på dette felt. Også her er vi enige. Jeg vil dog gerne gøre den bemærkning, at skal der virkelig gøres noget her, så kan det ikke gøres nationalt. Den helt store fordel ville ligge i, hvis vi kunne få den tunge, langtgående trafik over på jernbane, men vi kan ikke ved en dansk beslutning sikre, at det sker. Der skal være ønske om det, der skal være planlægning af dette både hos afsender og hos modtager. Jeg mener, det er et helt oplagt emne, som må drøftes i europæisk sammenhæng.

Så er der Storebæltsproblemet. Vi springer lidt i det. Vi har jo været nødt til at besvare en tale, der tog næsten en time, på dette kvarter, men vi forsøger. Der har tidligere været en afstemning i folketinget om, hvilken forbindelse vi skulle have. Jeg mener, denne afstemning bør fastholdes, således at det bliver den kombinerede løsning med vej og bane hver for sig. Der var i folketingets partier — jeg tror i alle, det var der også i den radikale gruppe — delte opfattelser. Det er der måske stadig. Vi har ikke drøftet det til ende, men det gør vi naturligvis, inden vi skal have den endelige afstemning. Jeg mener altså, at den løsning, der er fundet, er den rigtige. Dog ville jeg gerne have, hvis ministeren ville være med til, at vi i udvalgsarbejdet kunne undersøge, om vi ikke med fordel på strækningen på 4-5 kilometer over Østerrenden kunne etablere en tunnelforbindelse fremfor højbroen; fremfor at skulle disse 70 meter over vandet kunne vi måske med fordel etablere os med tunnelen 45 meter under. Der er en forskel rent driftsmæssigt i, om man vælger det ene eller det andet, men der kan altså ikke efter min opfattelse være tale om, at man etablerer sig med en biltogsløsning. Den tror jeg ikke der er fremtid i.

Med hensyn til vejplanerne må jeg gå imod ministeren. Ministeren vil have, at vi nu skal begynde at overveje at etablere os på de strækninger, hvor motorvejsbyggeriet ikke er færdigt, med indsnævrede anlæg. Det må vi gå imod. Vi mener, det helt vigtige, også for at nå frem til en begrænsning af vejudgifterne, er, at det store H i motorvejsarbejdet gennemføres, altså den jyske motorvej, den fra Fredericia til København og den fra København til Rødby. Jeg mener, det ville være en ganske forkert beslutning, hvis man nu forsøger at trappe disse anlæg ned. Derved vil man nemlig komme til at fremme investeringerne i de mere sekundære anlæg. Jeg mener, det er omvendt, det skal gøres. Endelig er det jo på de sekundære anlæg, de virkelig store udgifter ligger.

Jeg forstår heller ikke, at ministeren kan prioritere anlæg som Røndemotorvejen højere end f. eks. motorvejsstrækningen mellem Åbenrå og Haderslev; det er jo det, han gør ved det, han her siger. Jeg minder i al beskedenhed om, at Røndemotorvejen netop er et ømt punkt. Det blev til et stort afsnit i den sidst afgivne perspektivplanredegørelse om, hvad vi har gjort dér. Vi har besluttet os for et motorvejsanlæg, som har en kapacitet, der selv ved år 2000 er på det dobbelte af det nødvendige, siger man i perspektivplanredegørelsen. Foreholdt dette synspunkt, siger man videre, besluttede folketinget med et enkelt mindretals undtagelse at fastholde den vedtagne beslutning. Det var før energikrisen, det var før vi besluttede os for hastighedsbegrænsinger. Jeg tror faktisk, ministeren bliver nødt til at erkende, at det nok er sådan et sted, vi skal gennemgå planen på ny.

I øvrigt er jeg enig med ministeren om, at det sikkerhedsmæssige, sikringsanlæggene, er noget vigtigt. Det skal vi fortsat have penge nok til, og jeg mener også, at trafikseparationen er en væsentlig ting, som vi ikke må spare på.

Til slut vil jeg gerne sige, at de øvrige elementer, havneloven, Storstrømmen, Alsund osv. osv., bliver vi nødt til at gemme til udvalget. Jeg takker for ministerens redegørelse, som var klar. Jeg vil endda sige, den også var visionær; der var en indre sammenhæng, og den var realistisk. Man kan godt sige, at den var temmelig tæt ved det ideelle, den var i hvert fald meget bedre

[Bilgrav-Nielsen.]

end tidligere redegørelser, og den fortjener derfor en betydelig bedre skæbne.

Lowzow (KF):

Jeg vil i dag takke ministeren, fordi vi har fået denne debat — af almindelig høflighed. Jeg gør det med en lille modifikation, for jeg er ikke sikker på, at vi får den helt store afklaring af problemerne. Jeg tror ikke, vi når noget virkelig endeligt i dag.

Hele oplægget er meget, meget generelt, og hvis jeg må komme med en lille kritik, så lider det af den svaghed, at der gang på gang i oplægget siges: omkring denne sag er der undersøgelser i gang, som i øvrigt ikke skal foregribes i den her forelagte redegørelse. Det kunne tyde på, at vi måske var kommet en lille smule for hurtigt i gang med denne debat, selv om vi har måttet vente meget længe på den. Det ville have været rart at have planer som DSBs Plan 90. Nu er det jo, ligesom det kun er DSB, der planlægger, vi har jo en meget stor vejplan 1975-90, som jeg har gået meget grundigt igennem også, og som er lige så detaljeret og god. Hvis vi blot havde haft sådanne planer på alle områder!

Derfor må det blive en helt generel debat i dag, og det bliver i udvalgsarbejdet og i forbindelse med de senere lovforslag, vi virkelig kommer til detaildiskussionen.

Det konservative folkepartis stilling til redegørelsen er faktisk delt i to afdelinger. Den ene er positiv. Det er vedrørende de rent faktiske trafikprojekter, f. eks. Storebæltsbroen, hvor man kan forvente en hurtig afgørelse, hvad vi er stærkt tilhængere af. Ligeså med de næstkommende brobygninger, f. eks. efter ministerens indstilling Allsund og Storstrømsbroen.

Den anden afdeling, som vi vender os imod, er den socialistisk prægede generelle målsætning, som her er så stærkt fremført, som vi ikke før har hørt det i en dansk trafikdebat. Ministeren udtrykker det allerede i sin indledning med de før sagte ord: Mit hovedformål er at give en samlet trafikredegørelse og at prøve at forklare, hvorledes vi kan lede trafikken i en bedre retning — dvs. i kollektiv retning.

Vi er ikke imod kollektiv trafik, men imod redegørelsens unuancerede favorisering af den. Det, ministeren ønsker, er at

omdirigere de offentlige budgetter, så en endnu større del af midlerne anvendes til kollektiv trafik, med det ønske, at den individuelle trafik skal underforsynes. Besparelserne skal fortsat så godt som udelukkende ramme vejbudgetterne. Hr. minister, kollektiv trafik er ikke kun DSB på skinner, det kan bl. a. også være DSB på landevejene; derfor skal vi stadig være vel forsynet med disse. Og vor generelle aktivitet skulle da gerne udvides, selv om vi risikerer at have en socialdemokratisk regering en tid endnu.

Det værste kommer dog i den ikke oplåste del af redegørelsen, som ministeren måske håber på ikke kommer til helt så manges kendskab. Her står der nemlig, at når man nedsætter vejnettets serviceniveau, så kan man opnå kødannelser og lavere hastighed og hermed gøre det så ubehageligt at køre, at en del af fritidsturene med bil opgives, som f. eks. familieture, ferieture, week-enture og i særlig grad de rene søndagsture. Dette var et referat af bemærkningerne i den skriftlige redegørelse. Er det virkelig, hvad socialdemokratiet forstår ved nærdemokrati? Det ligger i hvert tilfælde så fjernt, som det overhovedet er muligt, fra, hvad den konservative gruppe kan tilslutte sig. De penge, vores skatteplyndrede befolkning har tilbage til sig selv, og som de så vælger endnu en gang at betale skat med ved at købe bil, og som de vælger endnu en gang at betale skat med ved at købe benzin, skal vi ikke som vort højeste mål søge at forhindre dem i at få glæde af.

Her har man politisk igen talt et socialistisk statsstyringsprog, som ligger langt, langt fra borgernes ønske. Jeg vil faktisk sige, at det er udtalelser, som kun hører til i en rent socialistisk verden. Det er måske ikke så mærkeligt, de kommer fra de bænke. Det bliver spændende at høre svaret. Ministeren kan lige så godt konstatere som konklusion i virkeligheden, at vælgerne er i det daglige til en forfærdelig masse besvær, og at alle vore ulykker er kommet med bilens opfindelse. Det er jo en naturlig konklusion på dette.

Lad mig gøre det klart: det konservative folkeparti er ikke imod kollektiv trafik, men det ser ikke den kollektive trafik som en modsætning til den private trafik. Vi ser den som en del af et differentieret trafikbillede, hvor begge grupper skal have rimelig

[Lowzow.]

plads og skal tilgodeses rimeligt. Den kollektive trafik skal udvides, men det skal ikke alene være statsligt, og den skal ikke generelt have sin forøgelse i passagerer ved, at man gør al den anden trafik så ubehagelig, at befolkningen derved bliver presset over i et uønsket trafikmønster. Den kollektive trafik skal undertiden favoriseres på visse områder, f. eks. ved transport ad hovedtransportlinjer ind til de største byer, tung transport osv. Det er ganske givet umuligt, unødvendigt og uønskeligt, at alle beskæftiget i den indre by kører på arbejde, én i hver bil, og derefter optager parkeringspladserne hele dagen for igen kun at køre lige hjem. Men alle vegne skal den kollektive trafik gå ind i udvidelse ved et tilbud om bedre frekvens og tilbud om behageligere transportforhold, end hvad man har kendt til tidligere.

Efter ministerens opgørelse har personbilerne i 1973 taget 82 pct. af al personbefordring og busser, sporveje og jernbaner sammenlagt kun — og det er endda rundet lidt op — 10 pct. Så selv om man håber på at fordoble disse sidstnævnte transportmidlers kundekreds, vil det i mange år fremover være persontrafikken, der er den store, dominerende faktor i trafikbilledet, og den vil være individuel. Det er altså det kendte trafikbillede, vi skal arbejde med, og som vi skal planlægge for. Der er ingen revolutioner i vente i den retning.

Inden vi følger ministerens tanker og lægger bilen for had, skal vi også gøre os klart, at vores transportsystem er en del af et europæisk transportsystem, og vi må ikke forvente, at det er muligt at samarbejde, hvis de generelle forhold er helt forskellige. Tænk blot på bilturismen. En betragtelig del af Danmarks meget ønskede og ønskelige turistindtægt kommer bl. a. fra disse turister.

Det konservative folkeparti vil søge inden for de beskedne rammer — og dér er jeg helt enig med ministeren — der er til rådighed for transportsektoren, at skaffe en ligelig udvikling i alle dele af landet i forhold til behov, og vi vil gerne vedgå, at der er visse store trafikinvesteringer som broerne og vort hovednet af motorveje, der presser særligt på, mens mange dele af det lavere klassificerede trafiknet er af en meget høj stan-

dard og kan nøjes med rimelig vedligeholdelse.

De til Store Bælt hørende motorveje er selvfølgelig en betingelse for udnyttelsen af denne investering, og det østjyske motorvejsnet hører med hertil. Om så trafikprognoser og ny viden om trafikikkerhed kan tale for, at dele af vejnettet skal have en anden udformning, må vi forhandle os til, når de enkelte lovforslag kommer for.

Må jeg om DSBs store værk Plan 90 sige alt det gode, jeg kan sige som politiker. Vi har her en virkelig gennemarbejdet idealplan set fra etatens side og kan så anlægge den politiske vurdering, som er vores opgave. Det, jeg har sagt indtil nu, har ikke været i overensstemmelse med hovedtrækkene i Plan 90, som er præget af ønsket om bedre service på alle områder, fart, frekvens, materiel og rationalisering — selv om jeg ikke er så sikker på, at alle DSB-kunder i disse måneder synes, udviklingen for rejsegodsbehandling er noget stort fremskridt. Udviklingshastigheden i planens gennemførelse må så tiderne afgøre; jeg mener, det afhænger meget stærkt af DSBs evne til at berettigede bevillingerne, hvor hurtigt det vil gå. Det må være de gode resultater, der tæller.

Jeg er enig i, at ikke alt skal give overskud — det er ganske givet — men det er ønskeligt, at DSBs regnskaber bliver delt op, således at man får undergrupper, hvor man kan fastlægge, hvilke der skal give overskud, og hvilke man må acceptere er politisk bestemte.

Det konservative folkeparti går ind for, at vi meget hurtigt går i gang med Storebæltsbroen i henhold til gældende lov, dvs. med både bil- og togoverførsel. Jeg regner ikke med, at det er for dyrt at tage togene med over broen, når vi nu er inde i de store budgetter. Jeg skal ikke denne gang gå nærmere ind på, hvorfor vi ønsker at fastholde denne løsning. Det er som sagt noget, vi regner med at komme tilbage til. Men jeg skal bede ministeren fremskynde anlægsloven, så vi kan komme i gang. Hermed tror jeg også, at vi giver DSB en stor hjælp, så dets planer kan lægges for den ændring i trafikken, som broen vil give.

Når der tales om en lovgivning, der fremmer selskaber som Hovedstadsområdet's Trafikelskab ude i landet, så er vi meget skep-

[Lowzow.]

tiske. Vi tror ikke, et sådant system på nogen måde endnu er ønskeligt i andre dele af landet. Transportbilledet er så vidt forskelligt fra, hvad vi kender ved København. Det vil være meget, meget svært at påpege grænserne mellem de forskellige kraftcentre, som en sådan ordning skal arbejde henimod, og man kan derfor komme til at ødelægge forfærdelig meget og gribe forfærdelig meget ind i selve handelsforbindelserne, handelslinjerne, i provinsen. Vi må også gøre os klart, at nogle af vore største byer er totalt fri for underskud på transporten, fordi de er betjent af et udmærket virkende system af private ruter. Det vil vi ikke være med til at ødelægge. Derimod vil vi gerne være med til at tale om en bedre udnyttelse, som der er sagt, f. eks. af skolebustjenesten, som det offentlige allerede betaler uhyre meget til.

Ministeren mener ikke, der er brug for flere indenrigsflyveruter, og det tror jeg nok han har ret i. Men vi skal nok, som det også er blevet sagt, se på beflyvningsmåden, beflyvningsfrekvenser, og også materiellet, der flyves med. Jeg tror ikke, vi her er nået til den endelige form.

Jeg er derimod lidt bange for ministerens stærke afvisning af de mindste flyvepladser. Nok skal denne udvikling styres, og der skal tages væsentlige miljøsyn, men jeg tror sådan set, at vi i bestående lovgivning skulle have det fornødne værktøj til at styre udviklingen, og hvorfor så lave yderligere lovgivning?

Jeg er meget glad for, at det bliver fastslået, at passagersammensætningen i flyene er helt domineret af erhvervsfolks transportbehov — med den alvor, hvormed denne form for rejser skal tages. Det kommer til at præge vores beslutninger om indenrigsflyvningen.

Til sidst vil jeg gerne give ministeren ret i, at en Storebæltsbro og bedre togservice nok vil virke som en aflastning for store dele af indenrigsflyvningen.

Så er der spørgsmålet om trafikforholdene på Amager. De synes ligesom at have speciel interesse, og vi skal da gerne være med til at afklare dem så hurtigt som muligt. Man kan blot følge vort ønske om at opgive kæmpelufthavnen på Saltholm og gå i realitetsforhandling med svenskerne om, hvor en bil-

forbindelse over eller under Øresund skal placeres, idet vi regner det for givet, at en jernbanetunnel placeres i Helsingør-Helsingborglinjen. Hvis ministeren ønsker en hurtig afgørelse vedrørende Amager, er det ikke os, han kommer til at vente på.

Afsnittet vedrørende den private vognmandstrafik kan vi ikke tage endelig stilling til på det meget spredte grundlag og med de meget spredte muligheder, der fremføres, men også her gælder det jo, at med et transportbehov på 300 mill. t om året i Danmark er der kun 8 mill. t lagt på jernbanerne, så selv en betydelig udvidelse her kan ikke på nogen måde ændre det billede, vi kender til. Et står derfor fast: vi ønsker at give den private vognmandstrafik forhold, så vi er sikre på at opretholde det fine servicetilbud til borgerne, som den udgør, og også at have den som et konkurrenceelement til den offentlige transport. Tit nok har vi set, hvordan det går med økonomien i den offentlige sektor, hvis der ikke er noget at sammenligne med. Sammenligningen selv i HT er efterhånden svær; dér er det gået i den anden retning, når vi ser på chaufførernes lønninger.

Når Landsforeningen af Vognmænd ikke selv ønsker debatten om akseltrykket frem, skal jeg ikke komme ind på det, selv om jeg må sige, at jeg er ikke så sikker på, at det er klogt at udskyde en sådan beslutning.

Jeg må erindre om én ting, som er faldet ud af hele trafikredegørelsen: der er også skibs fart her i landet. Konkurrencen mellem baner, biler, skibe og fly er en ensartet garanti for billig og effektiv transport, og skibsfarten kan måske igen blive endnu mere betydende.

Vi vil være med til at udvikle et differentieret transportsystem i Danmark, som skal have mulighed for at tilpasses de vidt forskellige behov og opgaver, der ligger i de forskellige landsdele. Vi vil også være med til at skaffe de nødvendige bevillinger til de store investeringer, vi står umiddelbart over for, men vi vil ikke være med til at planlægge et trafikbillede, som ligger langt, langt fra virkeligheden, og som vi er overbevist om ligger meget langt fra, hvad størstedelen af befolkningen ønsker. Det må være borgernes frie valg mellem de tilbudte alternativer, der generelt skal være bestemmende for udviklingen.

Kurt Brauer (SF):

Hr. Holmberg udtrykte den mening, at han ikke altid har trukket på samme hammel som hr. Kampmann. Jeg skal ikke sige ret meget om lufthavne, idet jeg føler mig rimeligt dækket ind af redegørelsen, og hr. Holmberg kan man jo alligevel ikke hamle op med.

Bortset fra det skal der lyde en tak til embedsmændene, som gjorde forarbejdet, embedsmændene i DSB, i vejdirektoratet, i ministeriet og overalt, hvor de har befundet sig, de, der har skabt muligheden for, at denne debat kan føres på et så højt niveau af oplysning, som tilfældet er. Der skal også lyde en tak til ministeren for en veldisponeret redegørelse, der indeholder en god del af det mod og mandshjerte, som talen selv erklærer er en nødvendighed i disse spørgsmål. Talen er jo nemlig udsprunget af en vis socialistisk grundholdning, en vis venstreorientethed, og det er da glædeligt for mig, at ordføreren for det konservative folkeparti støtter mig i denne antagelse. Det skulle borge for mit synspunkts rigtighed, at redegørelsen har gjort lidt ondt ovre i den side af salen.

Men lad os nu se, om det holder til en konfrontation med virkeligheden i de kommende år; det er jo et ganske andet spørgsmål. Man kan jo nemlig frygte det værste. Folketingssammensætningen alene virker jo f. eks. ikke som noget, der lover særlig godt. Her i salen plejer man ikke at have det store udsyn, som accepterer den kendsgerning, at der skal investeres med præcision og offervilje, for at trafiksektoren kan give det nødvendige bidrag til fremgang for landet og for borgernes livskvalitet.

Man må også her nærlæse redegørelsen for at se, at talen starter og slutter med basuners brag, men ind imellem med et lille trut i legetøjstrompeten accepterer det nuværende investeringsniveau i sektoren.

Ministerens skulle have en god chance for at få gjort noget ved styringen og i hvert fald ved de styringsværktøjer, som han lægger op til i sin redegørelse. For hvis der er nogen sektor, hvor de borgerlige partier accepterer statsindgreb, er det netop her. Der eksisterer ikke det borgerlige parti, som ikke på et eller andet tidspunkt har forlangt øget statsindgriben her eller øget statsindgriben dér. Det er selvfølgelig sjældent for det godes

skyld, når det kommer fra den side — det ligger i disse partiers natur — men det er dog en accept af statsindgreb og styring af en sektor, og det finder jeg overmåde interessant. Det skulle give ministeren gode chancer for i det mindste at få lavet værktøjet. Alt værktøj kan jo misbruges. Jeg har nogen tillid til, at det ikke bliver tilfældet, så længe denne minister sidder.

Styring har vi jo nemlig manglet kolossalt i trafiksektoren. For en menneskealder siden stod den typiske rigsdagsmand på talerstolen i rigsdagen og forlangte en jernbane hjem til sit sogn, hvis ikke der var én i forvejen, som han kunne forlange en lille snoning på, og så kom den snoning, hvis det overhovedet var muligt, eller også kom den ikke. Sådan gik det til dengang. Senere forlangte den samme rigsdagsmand en motorvej eller i hvert fald en god klat beton hjem til sit sogn, for nu var det moderne. Atter nogen tid efter forlangte han lufthavne, og han fik dem, eller han fik dem ikke. Det var i hvert fald for mig at se noget af et politisk lotterispil, om han fik dem eller han ikke fik dem. Og nu er det vel nok snart sådan igen, at den typiske rigsdagsmand er ved at begynde at forlange jernbanestationen og jernbanelinjen hjem til sit sogn igen, den samme jernbanelinje, som han nedlagde i sin begejstring for motorvejene.

Dette er dansk politisk trafikplanlægning i en nøddeskal indtil 1975. Det skal blive interessant at se, om vi efter 1975 får lidt mere hold på disse sager. Ministerens redegørelse er et af de første alvorlige angreb på den anarkistiske planlægning, som dette ting har præsteret indtil nu, og det er godt.

Men et hjertesuk må det vel være fra min side, at politikerens rolle er så forholdsvis svag i det oplæg, ministeren giver om, hvorledes vi kan lave os nogle styringsværktøjer. Et møde her i denne sal kan ikke planlægges. Det er vist erkendt af alle. Trafikudvalget kan næppe heller planlægges. Det tror jeg også er erkendt. Og i ministeriet har folket siddende den af sine repræsentanter, som sidder nærmest ved ideernes arnested, og han kan være aldrig så dygtig, embedsmændene må alligevel føle sig ensomme og forladte og tvungne til at træffe beslutninger, som de ved uundgåeligt vil trække politiske konsekvensbeslutninger med sig, men som det nu blot er umuligt at ændre på, fordi

[Kurt Brauer.]

grundlaget måtte lægges på et så tidligt tidspunkt. Viljeløse som fortidens fanger, havde vist kulturministeren hvisket i trafikministerens øre.

Et uddannelsesråd kan jeg næppe anbefale at vi laver, for den grundidé, der ligger i det, er vist kuldsøjlet, men jeg bliver nødt til under den kommende debat om disse spørgsmål at sige: hvad så, for jeg tror ikke på, at det hverken kan eller skal køre, uden at politikerne kommer til at sidde meget nærmere ved ideernes arnested og på et meget tidligere tidspunkt får en mulighed for at påvirke udviklingen.

DSB har sagt f. eks., at de vil kunne fordoble aktiviteterne, og i SF er vi langt fra sikker på, at det er den andel, som det kollektive system skal have af trafikken. Vi må meget bede til, at vi som et eksempel på, hvordan man skal åbne muligheder for politikere, under det kommende arbejde og til brug for fremtidens beslutningstagere f. eks. får alternative planer 90 og alternative vejplaner på bordet. Her har vi en plan gange 2, den fordobler jo sådan cirka aktiviteterne. Må jeg bede om, at vi får én gange $2\frac{1}{2}$, og én gange 3 og én gange $3\frac{1}{2}$ plan også til vor rådighed og så gerne af hensyn til biltyranerne og de stærke tilhængere af den individuelle trafik én gang $1\frac{1}{2}$, én gange 1 og én gange 0 plan. Det må vi have som værktøj i vores hænder. Vi må i langt højere udstrækning på trafikområdet have alternative planer, alternative muligheder for politikere til at gribe ind.

På vejfronten vil man møde det skeptiske SF, man kender, dog naturligvis således, at de ulykkesfremkaldende huller i nettene må fyldes ud.

Så et enkelt ord om den diskussion, der allerede er startet her fra talerstolen om konkurrencen mellem kollektiv og individuel trafik. Også jeg efterlyser ærlige budgetter, jeg vil meget gerne have ærlige budgetter for den individuelle trafik. Jeg vil gerne have at vide, hvad det koster at uddanne den læge, som skal operere trafikofrene, hvad det koster os i miljøforbedrende investeringer, at vi har en så udbredt individuel trafik som den, vi har. Jeg vil gerne have et ærligt budget for, hvad landevejstransport med disse så højt elskede private vogn-

mandsforretninger faktisk koster os, hvad den koster os i brændstof, og hvad den koster os i skoler og i hospitalspladser og i veje, altså i videste forstand, hvad den koster os. Når det budget er lavet, vil jeg meget gerne have et lignende budget for DSB, og så kan vi jo begynde at diskutere, hvad der er dyrt, og hvad der er billigt for Danmark. Jeg skal ikke lægge mig på det ene eller det andet, men jeg har dog en fornemmelse af, hvad der er dyrest, og hvad der er billigst. Jeg er tilhænger af, at vi får flyttet folk og gods her i landet på den billigste og den mest effektive måde og helst også på den måde, der samtidig giver borgerne den højeste grad af livskvalitet.

Om broerne blot et enkelt ord: det er min opfattelse, at hele dette problem trænger til en meget nøje overvejelse. Jeg mener, at et synspunkt om Danmarks internationale placering ligesom har været stedbarn i den debat, der har været om brobyggeri og for den sags skyld også om lufthavnsbyggeri på Saltholm. Det forekommer mig, at problemet om Danmarks internationale placering er et problem, som vi i de undersøgelsesår, vi nu har foran os, ustandselig må have for øje. Jeg tror, at det, som jeg sagde, har været et stedbarn, og man vil se et socialistisk folkeparti, som vil gøre, hvad det kan for, at problemet i hvert fald bliver endevendt. Vi må træffe beslutninger ud fra en noget større sammenhæng, end der har været tendens til i denne debat tidligere.

Ministeren nævner nogle værktøjer, nogle virkemidler, stokke og gulerødder, kunne man kalde dem, som vi har at gøre godt med i denne sektor. Ministeren taler om det vigtige i, at vi tænker en del mere i de store linjer og får etableret en større gensidighed i planlægningen, og det skal han have medhold i. Vi vil gøre vort til, at synspunktet ikke bliver glemt.

Men trafikpolitik er og bliver, som jeg har været inde på det før, noget frygtelig tungt, noget, som indeholder en meget høj grad af inerti. Den mindste lille beslutning kan sætte os op på nogle gale spor, som det bogstavelig talt er umuligt at komme af igen uden meget, meget stor og energisk og bekostelig indsats. Jeg mener, at den kommende tids bestræbelser må gå meget på at skaffe så megen fleksibilitet, som det overhovedet

[Kurt Brauer.]

er muligt at bygge ind i dette tunge og uhandledige system, som vi her har at gøre med.

Der er f. eks. nævnt hyrevognene her fra talerstolen, og jeg mener, de er nævnt med rette. Jeg efterlyser en mere dynamisk anvendelse af hyrevognene, end ministeren lægger op til i sin redegørelse, f. eks. i kampen for at få en mere rationel betjening af fritidstrafikken, som er blevet omtalt af min forgænger på talerstolen.

Det hæsligste, jeg ved, er disse lysthuse på 4 hjul, som yder service til én person nogle få timer i døgnet og står tomme resten af døgnet. Hvis der skulle være noget, der var hæsligere, var det vel en motorvej, der var bygget til at klare nogle få timers pres i løbet af døgnet 24 timer og resten af tiden ligger gabende tom som en hånd mod os, der har betalt den. Jeg for min del har hele mit kørselsbehov dækket af hyrevogne, og det bruger jeg et sted imellem 6.000 og 10.000 kr. på om året. Mine kolleger fortæller mig, at de bruger et sted mellem 10.000 og 12.000 kr. på at holde deres private lysthuse. Jeg synes ærlig talt, at sådan nogle tal burde spredes noget mere. Jeg synes, at man herfra burde gøre noget for det erhverv, også i sin takspolitik, for hvis vi skal have fat i den meget, meget store del af persontransporten, som ligger på fritidssektoren, kan det ikke nytte noget, at vi tror, vi kan køre folk derud i kæmpebusser eller med jernbaner. Vi får dem ikke i sommerhusene på den måde, og derud skal de, for nu har vi fået en lokaliseringspolitik, som har lagt sommerhusene på de uheldige steder, hvor de ligger, så her er vi fortidens fanger; jeg mener, at en aktiv og dynamisk anvendelse af hyrevognen i dette spil ville være god.

Det samme gælder takspolitikken. Den er nok et værktøj, og det er restriktionerne med. Tænk, hvad vi kunne få ud af en kombineret anvendelse af disse ting også i vores storbyfund, hvor der, som det jo før har været omtalt, hviler kæmpemæssige og meget, meget bekostelige problemer på en kommune som f. eks. Københavns kommune, problemer, der er skabt af fortidens synder, som vi nu faktisk ligger med, og som det påhviler de københavnske skatteborgere at klare for nogle mennesker, som kun kommer her og bruger os som en serviceby.

Jeg mener, der er virkelige muligheder for ved en restriktionspolitik, ved en taktspolitik og også ved en anvendelse af hyrevognene som et led i det kollektive system at få ryddet byerne for disse 4-hjulede lysthuse med én mand bag rattet, som tyranniserer vores hverdag, når vi er københavnere og århusianere og odenseanere, eller hvad vi nu måtte være.

Så meget om ministerens redegørelse bortset fra endnu en tak her til slut, men altså en betinget tak, en tak, som er betinget af regeringens vilje til videre frem at holde fast på den socialistiske og noget venstreorienterede holdning, som bærer redegørelsen.

Svend Erik Sørensen (Kr.F):

Der er et gammelt ord, der siger, at man skal opfatte og udlægge alt i den bedste mening. Det gælder også i politik, hvis man er indstillet på at nå fælles mål, og det vil jeg gerne til indledning fastslå vi er i kristeligt folkeparti. Vi føler os forpligtet af det økonomiske forlig, vi er gået ind i, og vi er indforstået med de begrænsninger, der dermed er givet os i de nærmeste år, også når det gælder trafikudviklingen.

Vort fælles mål må være, at vi får det bedst mulige ud af de givne midler både trafikalt og sikkerhedsmæssigt og sådan, at det bliver til gavn for vort land som helhed.

Vi er i kristeligt folkeparti med på at prioritere den kollektive trafik; det er i overensstemmelse med vort grundsyn på trafik. Vi kan blot ikke acceptere noget „skal“ i denne sammenhæng. Det må fortsat være sådan, at man selv kan bestemme, om man vil tage tog og bus eller køre i egen bil. Enhver pression i retning af at lade udbygningen af vejnettet stagnere og derved tvinge vejtrafikken til at køre langsommere, er vi imod. Vi tillægger den videre udbygning af motorvejsnettet stor betydning.

Prioriteringen af den kollektive trafik må ske i form af bedre service, bedre koordinering af køreplanerne, flere afgang og lavere takster. Vi efterlyser rigtige sovevogne i nattogene til og fra Jylland og Fyn, vi ser gerne liggevogne koblet på dagtog i morgen- og aftentimerne, og vi ønsker, at der tages mere hensyn til de gangbesværede ved konstruktion af tog, busser og færger. Var det ikke også en god idé — jeg ved godt, at det

[Svend Erik Sørensen.]

hører hjemme i småtingsafdelingen, men alligevel — at lade togstewardesserne assistere de gangsbesværede, når de skal ind og ud af tog. Jeg vil gerne rose DSB og privatbanerne med for det, der allerede er sket af forbedringer, men er overbevist om, at der kan gøres meget mere for at udbygge og forbedre den kollektive trafik.

Med hensyn til luftfarten kunne det være interessant at høre — og jeg er jo ikke den eneste, der ønsker det — hvilke indenrigsruter trafikministeren har i tankerne, når der antydes nedlæggelse af nogle af dem efter etablering af Storebæltsforbindelsen. Mon ikke det tværtimod vil være sådan, at med flere afgang og bedre fly, der ikke nødvendigvis behøver at være større, vil der fortsat være en voksende trafik på alle ruter, måske undtagen Beldringe, også efter etableringen af en fast Storebæltsforbindelse. Der vil stadig være mange, der har behov for den hurtigste transport.

Vi mener også, det vil være rentabelt med en rute gennem Jylland fra Ålborg ned til Sønderborg med stop undervejs, f. eks. i Karup og Billund. Eventuelt kunne der skabes en forbindelse nordpå til Oslo og en forbindelse sydpå til Hamburg i denne sammenhæng, og vi vil også gerne have et par direkte forbindelser om ugen fra Billund til London og hjem igen.

Men den virkelig store sag er jo Storebæltsforbindelsen. Vi kan i kristeligt folkeparti gå ind for etablering af en broforbindelse, men vi vil godt være med til fortsat at undersøge muligheden for en kombination af en lavbro til Sprogø og en tunnel under Østerenden: støtte til en biltogsforbindelse vil man ikke få hos os.

Vi har undret os lidt over, at trafikministeren ikke i sin redegørelse har sagt noget om chartertrafikken og den liberalisering, der blev stillet i udsigt. Men det er måske for tidligt at sige noget om det endnu. Vi går ud fra, at det hverken er gemt eller glemt, og vi minder om, at det drejer sig om 800.000 mennesker årlig, der benytter charterfly, hovedsagelig i forbindelse med deres ferierejser. Jeg vil gerne spørge trafikministeren, hvor langt man er kommet med disse forhandlinger.

Så ganske kort med hensyn til broerne. Vi prioriterer en ny bro over Storstrømmen

meget højt, og vi er nok positivt indstillet over for en Masnedølinjeføring, uden at vi dog vil binde os på nuværende tidspunkt. Vi mener også, at man i Sønderborg snarest må have en ny bro over Allsund; der er meget store lokale interesser i denne bro, og den er absolut tiltrængt. Vi er også med på at færdiggøre eller udbygge motorvejen over Amager; næsten alt, hvad der kan gøres for at lede trafikken uden om bykernerne i København og i andre byer, er af det gode.

Til slut: trafikministerens stærke understregning af sikkerheden i forbindelse med vejstandarden og trafikken kan vi helt tilslutte os. Her må der ikke spares, det må stadig, også i det 20. århundrede, være vigtigere at komme lidt langsommere og helskindet frem end slet ikke.

Jeg vil gerne sig tak for redegørelsen, vel er der ønsketænkning i den — det må der være plads til, når det drejer sig om visioner — men der er også et godt overblik og mange positive elementer.

Freddy Madsen (DKP):

Da vores sædvanlige ordfører i disse sager, hr. Fuglsang, er forhindret i at være til stede, skal jeg på kommunisternes vegne komme med nogle betragtninger over disse problemer.

Jeg vil gerne indlede med at takke ministeren for redegørelsen. Den er, hvad hovedprincipperne angår, klar og overskuelig, og vi er enige i den problemstilling, at opgaven er på et realistisk grundlag at lede trafikudviklingen i en bedre retning, dvs. en kollektiv retning med det formål at gøre trafikken lettere, mere tidsbesparende og billigere.

Netop i det moderne samfund spiller transportsektoren en meget stor rolle med dens stærke arbejdsdeling på den ene side og dens tendens til koncentrationer på den anden. Det gælder fjerntransporten fra landsdel til landsdel inden for landets grænser, og det gælder ud til omverdenen. Det er i den henseende vigtigt, at trafikforbindelserne udbygges til de forskellige sider ud fra de naturlige betingelser og ud fra danske interesser og ikke dikteret udefra, f. eks. fra Bruxelles eller andre steder. Det vil f. eks. sige, at man ikke af politiske grunde skal forsømme Gedser-Warnemünde ruten, som stadig er den korteste til Mellemeuropa, til fordel for f. eks. Rødby-Grossenbrode.

[Freddy Madsen.]

Behovet for en bedre transport gælder også nærtrafikken. Byerne vokser, der opstår nye boligkvarterer, og byernes arbejdspladsopland strækker sig stadig længere ud. Derfor må transporten fra hjem til arbejdsplads eller skole gøres kortere og billigere. Derfor er vi enige i, at trafikplanerne må koordineres med den almindelige planlægning, der må koordineres med bestræbelserne på en ligelig og harmonisk udvikling af landets forskellige egne med hensyn til erhvervsudvikling, beskæftigelse og udnyttelse af de forskellige områders naturlige muligheder.

Vi er i den henseende betænkelige ved den ofte kritikløse nedlæggelse af lokale jernbanelinjer imod den lokale befolknings interesser, og oven i købet uden at man på anden måde har dækket egnens og befolkningens behov for en tilfredsstillende transport. I mange i forvejen underudviklede områder har noget sådant så at sige låst den tilbagestående stilling fast, foruden at man har svækket hovedlinjernes stilling ved at berøve dem de nødvendige føde- eller tilbringeslinjer.

Vi er altså enige med ministeren i, at den kollektive trafik må styrkes på den individuelle trafiks bekostning, selv om vi anerkender, at der, sådan som tingene har udviklet sig, naturligvis også i fremtiden vil være folk, som ikke kan undvære de individuelle transportformer.

Men det vil sige, at der må investeres i den kollektive trafik. De senere års unaturligt stærke vækst i den individuelle trafik skyldes blandt andre ting også, at den kollektive trafik er for dårlig, for utilstrækkelig og for dyr. Der har været eksempler på, hvordan nedslidningen af materiel osv. ikke står i noget rimeligt forhold til, at man samtidig har fremmet privatbilismen ved at cementere stadig større dele af landet.

Også af miljø-, sikkerhedsmæssige og energibegrænsende grunde bør vi satse på den kollektive trafik. Jeg tænker på bilernes forurening, deres bly- og kulilteforgiftning, jeg tænker på byernes parkeringsproblemer, der efterhånden vokser byplanlæggerne over hovedet, og jeg tænker på det ressource- og energispild, som den individuelle trafik er sammenlignet med den kollektive. Og netop i denne tid, hvor vi her i tinget har haft ret

voldsomme diskussioner om sikkerheden, må den kollektive trafiks større sikkerhed spille en afgørende rolle.

Vi er enige i, at der må findes en koordinering og et samspil mellem fjerntrafikken og den regionale og lokale trafik. Det er for os klart, at fjerntrafikken må drives af staten. Vi er også villige til at se positivt på forslaget om, at regionaltrafikken overlades til amterne og lokaltrafikken til kommunerne, men der er for os ingen tvivl om, at tankerne om i de forskellige områder at samle de forskellige trafikmidler i et fælles organ må føres ud i livet, heller ikke om, at såvel dette som en virkelig planlægning til gavn for befolkningen forudsætter, at kollektiv trafik overtages og drives af det offentlige.

Lad det være sagt, at vi ikke anser Hovedstadsområdet Trafikselskab som det ideelle, og altså heller ikke, at det, som det i øjeblikket virker, kan overføres som model for andre områder.

Hvad hovedstaden angår, forstår vi simpelt hen ikke tanken om at opgive bygningen af en tunnelbane netop i en tid, hvor byer andre steder i verden finder det rigtigt og nødvendigt at bygge sådanne baner for at løse deres trafik- og parkeringsproblemer, og disse problemer er med Københavns beliggenhed ikke mindre end andre steder.

Jeg vil gerne i den forbindelse direkte spørge ministeren: hvad er årsagerne til, at denne sag øjensynlig er tabt på gulvet? Kan man ikke fra officiel side se nødvendigheden af, at man faktisk tager fat på denne opgave?

Jeg skal i øvrigt ikke komme så forfærdelig meget ind på DSB og Plan 90, ikke fordi jeg undervurderer DSBs betydning — jeg håber, det er fremgået af, hvad jeg allerede har sagt, at vi tillægger jernbanerne en overordentlig stor betydning — men fordi jeg stort set er enig i DSBs og ministerens visioner på dette område. Noget andet, og det gælder jo redegørelsens visioner som helhed, er jo at få dem gennemført på den mest praktiske og fornuftige måde. Lad mig sige rent ud, at det er min overbevisning, at hvis der ikke — og det siger ministeren jo han ikke har håb om — stilles større ressourcer til rådighed for en udvikling af DSB, stiller jeg mig overordentlig tvivlende over for muligheden af det, der er sagt om

[Freddy Madsen.]

at fordoble passagertallet. De erfaringer, vi har fra de seneste år, tyder ikke på, at noget sådant vil blive tilfældet.

Af samme grunde som dem, der gælder banerne, ønsker vi også skibstrafikken udbygget. Skibe er billige, og de er miljøvenlige. Det må betragtes som et tab, at egne og landsdele som f. eks. Nordjylland har mistet sine regelmæssige skibsforbindelser til hovedstaden. Til gengæld tror vi også ligesom ministeren, at behovet for indenrigsflyvningen i det store og hele må siges at være dækket.

Så er der spørgsmålet om godstrafikken, som i stigende grad er trukket ud på landevejen. Vi er enige med ministeren i, at skal man foretage en samfundsmæssig og økonomisk bedømmelse af, hvad landevejstrafikken koster sammenlignet med andre transportmidler, så må man retfærdigvis tage de store vejomkostninger med i betragtningerne. Derfor mener jeg, at vi naturligvis fortsat, hvad nærtrafikken angår, må holde os til lastbilen, men at vi, alt andet lige, hvad den lange trafik angår, bør stimulere bane-transporten.

Som et middel foreslås oprettelsen af 10 godsterminaler. Vi ved ikke, om det er nok, bl. a. set ud fra et egnsudviklingssynspunkt, men det vil man jo komme til at drøfte videre i udvalget, og man vil sikkert også her som på andre områder høre meningstilkendegivelser udefra.

Så er der diskussionen om afgifter og skatter. Nu er vi jo ikke yndere af indirekte skatter overhovedet, men af de foreslåede alternativer vil vi nu nok støtte regeringens forslag om en kilometerafgift for de lange strækninger, ligesom man har i Norge og i Sverige.

Vi er indstillet på, at hele den udvikling, som danner baggrund for redegørelsen, nok giver anledning til nyvurdering af en del af vore vejplaner. Principielt vil vi gentage, at vi i forvejen var betænkelige ved den overhåndtagende tendens til at dække landet med veje, vejudfletninger osv. Men naturligvis er der opgaver, der af mange grunde trænger sig på, og som skal løses. Til disse hører en hurtig igangsættelse af Storebæltsprojektet ud fra en mere langsigtet vurdering af, hvad der tjener vore interesser i en hurtig, sikker og i længden billigst forbindelse

mellem Sjælland, hovedstaden og det øvrige Danmark.

Jeg er klar over, at jeg ikke har omtalt alle de i redegørelsen nævnte problemer, men vi er som helhed enig i de hovedformål, som er lagt frem, og vil være med til at diskutere dem positivt og gennemføre dem. Men det kræver, som ministeren siger, beslutsomhed, stædighed og arbejde, men også sådanne former for beslutsomhed og arbejde, at de gode tanker ikke fortaber sig i mere eller mindre gustne overlæg og mere eller mindre dårlige forslag.

Jeg vil gerne slutte af med at sige, at i hele den diskussion, der står om økonomien i den forbindelse, er jeg ganske enig i de synspunkter, der bl. a. er fremført af hr. Kurt Brauer. Det er jo meget let at få øje på, at statsbanerne f. eks., at DSB giver et underskud på adskillige hundrede millioner kroner om året. Det kan enhver se, og det kan enhver lave larm over. Men jeg føler mig også overbevist om, at selv om vi ser bort fra de almindelige menneskelige aspekter i tingene — det bør vi naturligvis ikke gøre — men selv om vi gør det og kun betragter den økonomiske side af sagen, betragter den ud fra en samfundsmæssig økonomisk helhed, er det min overbevisning, at man ville tjene samfundet, samfundsmæssig økonomien, bedst ved at foretage meget omfattende investeringer i den kollektive trafik, og at det ville være en nødvendighed for også at opnå det formål, man her tilsigter.

De besparelser, som kan opnås, er svært målelige. De består naturligvis bl. a. i energibesparelser, i mindre udgifter til indkøb af individuelle trafikmidler osv. Men de består også i nogle umålelige enheder, først og fremmest forårsaget af de ulykkesvirkninger, den overhåndtagende individuelle trafik har i form af miljøødelæggelse, i form af sygdom, helbredssvækkelse og død. På alle disse områder er det svært at gøre tallene op, men for mig er der ingen tvivl om, at hvis man gør det, vil man også kunne konstatere, at set fra en samfundsmæssig økonomisk betragtning er det billigere at investere store midler i den kollektive trafik.

Vi håber, det kan lykkes, men på det område synes vi også at ministeren er noget for tilbageholdende. De beskyldninger, der er rettet mod ministeren om, at han vil lave en socialistisk trafikplanlægning i vores land,

[Freddy Madsen.]

kan vi såmænd godt være med til at give ham alibi for; det er ingenlunde tilfældet, det er overordentlig traditionelt, det, der er lagt frem. Men som sagt synes vi, at der er rigtige linjer i det, og vi støtter hovedformålet i det.

Erhard Jakobsen (CD):

Også jeg vil starte med indledningsvis at takke ministeren for det store arbejde, der øjensynlig er lagt i at lægge nogle planer og nogle hovedsynspunkter frem for folketinget. Jeg vil gerne udtale håbet om, at disse planer må få en saglig drøftelse, og at vi må blive helt fri for ideologiske kævlerier. Det gælder både, når man ud fra bilfjendske synspunkter vil forsvare noget, der ikke er sagligt holdepunkt for, og det gælder, når man fra modsat hold anlægger nogle ganske primitive, naive synspunkter på statsbanernes underskud, som jo ikke har spor med underskud at gøre, men blot betyder, at statsbanerne påtager sig at udføre en offentlig service af social eller samfundsmæssig karakter uden at få betaling af statskassen for det. Det er gammeldags synspunkter, det er noget, vi har måttet kæmpe med i årevis, vel omtrent så længe der har været statsbaner. Det hører ingen steder hjemme. Jeg håber, at man i sine overvejelser om kollektiv trafik, og hvem der skal tage sig af den, og individuel trafik alene vil lade sig lede af de saglige hensyn — og det vil altså sige omkostningerne — men naturligvis også af et af demokratiets helt uerstattelige goder, nemlig det frie forbrugsvalg. Hvorfor ikke tage i betragtning, at folk vil have en bil, hvis de har nogen som helst mulighed for det, og de vil køre med den. At de ikke kan køre alle steder, er klart. Man jamrer her over forholdene i København og Århus og forskellige steder, men det må den lokale befolkning da selv om; der er ingen, der har krav på at køre alle steder. Men man må bare ikke løse bilproblemet ved at gøre det så dyrt at få en bil, at der er nogle, der på den måde er afskåret fra at deltage i det. Man kan lave alle andre forhindringer — jeg skal nævne, at mit parti meget snart kommer med et forslag om at reducere automobilomsætningsafgiften, tage pengene på en anden måde — men i alt fald så man ikke afskærer folk fra overhovedet at benytte den udvej for in-

dividuel trafik, som måske var den bedste løsning for dem.

Jeg vil også, som nogle har gjort det, og jeg vil gøre det meget stærkt, indføje en varm og dybtfølt kompliment til DSB, det gælder ledelsen, men det gælder også personalet. Det har ikke været nemt at gennemføre den omfattende rationalisering, der har fundet sted, og jeg ved efter samtaler med mange, at det heller ikke har været rart, men man tager det med godt humør, man gør sit arbejde, og statsbanerne klarer sig altså på en sådan måde, at folk, der benytter statsbanerne, stadig væk synes, de bliver godt betjent. Derfor synes jeg nok, der fra dette ting skal lyde en tak ud til de folk, der hver på sin plads i bedste samfundsmæssige ånd har været med til at gennemføre den forbedring, der er sket.

Jeg synes også, DSB fortjener ros for den dristige måde, man lægger sin plan frem på, men samtidig realistiske måde, hvor man ikke fører det helt op i skyerne og siger alting til os og ikke noget til de andre. Jeg synes, det er meget, meget udmærket for den kommende diskussion. Jeg beder altså om, at man i den kommende diskussion, når man ser på DSBs regnskab, så prøver at trække nogle poster ud, hvor man, som jeg sagde det før, kan sige: all right, det er da rigtigt, at her skal staten yde noget tilskud, men det går i virkeligheden over den forkerte konto, det fremtræder nemlig, som om DSB har gjort noget forkert ved en forkert takstpolitik osv. Men det er jo ikke tilfældet; hvis DSB på persontrafikkens område satte taksterne i vejret, fik man ikke et mindre underskud, men et større, for så var der færre, der kørte.

Omvendt ved man, at DSB skal betjene nogle folk, som ikke kan betjenes på anden måde, der er ikke andre muligheder, og det må DSB naturligvis have en godtgørelse for. Om det sker under den ene eller den anden form, om det sker ved en direkte bevilling til sociale formål, eller hvad man vil kalde det, ellet det sker ved, at folketinget bevilger pengene til at bære et underskud, er jo lige meget. Man skal bare lade være med i sine fornuftmæssige overvejelser at dadle DSB for noget, som vi jo selv tvvinger DSB til at udføre.

Jeg har altså ingen som helst betænkelig-

[Erhard Jakobsen.]

heder over for at forbedre de kollektive trafikmuligheder. Men omvendt vil jeg lige så energisk være med til at bekæmpe ethvert forsøg på at diskriminere over for den individuelle. Lige så længe man vil indskrænke den individuelle trafik ved at gøre den kollektive så god, at folk vælger den, er jeg med, men vil man omvendt gøre det ved at genere den individuelle trafik, så vil jeg i hvert fald protestere.

Jeg lægger ikke i ministerens udtalelser om en begrænset udvidelse af vejområderne en sådan diskriminering, for jeg erkender, at der er gjort så meget i de foregående år, at vi vel kan sige, at vi ligger med Europas bedste vejsystem. Her tænker jeg ikke på motorvejene, som ikke er det vigtigste, men jeg tænker på de næstbedste veje, som vel nok er de fineste i Europa. Derfor har vi råd til at holde lidt igen, og jeg vil specielt mene, at man kunne holde igen ved, at man ved de fremtidige motorvejsovervejelser måske valgte den type motorvej, der vel har 2 gange 2 adskilte kørebaner, men ikke har alt det øvrige, niveaufri passager osv., som jeg forstår koster de fleste af pengene. Med den fartbegrænsning, man nu kører med — og den er vi vel nok indstillet på man nogenlunde skal køre med fremdeles — tror jeg ikke, man behøver at have motorveje i den helt store stil, som man har haft det før. Har man blot de to kørebaner adskilt fra to andre kørebaner, så der ikke er nogen modgående trafik, tror jeg, at man meget langt ud i fremtiden kan klare nogle opgaver og kan klare dem langt billigere, sådan at trafikken kan drives alligevel. Det er ikke helt på det niveau, vi ønskede, men det er i hvert fald et tåleligt niveau, og vi vil stadig væk ligge som et førende land i Europa på det område.

I den forbindelse vil jeg som en detalje for det første udtale glæde over, at vi får den internationale forbindelse i orden sydpå. Fra 1978 skulle vi have tilknytning til det europæiske motorvejsnet fra Åbenrå og til grænsen osv. Men i den forbindelse vil jeg advare imod, at man flytter de vanskeligheder, der i dag er ved Slesvig, altså syd for grænsen, op til nord for grænsen, og det kan man komme til, hvis man ikke udbygger motorvejen mellem Christiansfeld og området vest for Åbenrå. Jeg tror, det skader

vores forbindelse med det sydlige udland, og det generer i hvert fald en masse danskere, det kan der vist ikke være tvivl om, både dem, der kommer i egen bil, og dem, der kommer i andres biler, så jeg vil håbe, at man for ikke at få trafikkaos vil fortsætte motorvejsbyggeriet helt til Christiansfeld med om ikke en fuld motorvej, så, som jeg talte om før, en motorvej i mere beskedent udførelse, men sådan at det ikke virker som en trafikprop.

Så lige et par ord om broer. Man kan regne med mit partis talstærke tilslutning til en dyr Storebæltsbro, dvs. en sådan Storebæltsbro, som vi alle sammen synes den skal være. Så kan man for min skyld — og det er formentlig teknisk muligt — strække den over nogle flere år, så kan det jo ikke være noget uoverkommeligt. Hellere strække byggeriet over nogle flere år og så få en bro, som man vil være tilfreds med mange, mange år ud i fremtiden, i stedet for at få et eller andet, som der ustandselig vil blive klager over, hvor folk vil sige: så var det alligevel meget hyggeligere, dengang vi havde Storebæltsfærgerne. For det er jo ganske hyggeligt med Storebæltsfærgerne, det kan ikke holde i fremtiden, men det er en ganske udmærket, også dér fortjener DSB ros. Bortset fra de priser, som de, der ikke er folketingsmænd, skal betale for at komme over, vil jeg nok sige, at det i øvrigt er en fortrinlig service og en beundringsværdig præstation, DSB kan yde på det område.

Men den bro skal der ikke være nogen indvendinger imod; vi står ved, hvad folkettinget tidligere er gået ind for på det område. Men der er også her et par små problemer. Det ene er Alssundbroen, som flere har været inde på. Dér vil jeg altså også gå med af hensyn til erhvervsforholdene. Det er et problem for Danfoss og folk, der skal til og fra, men det er også et problem for hele landsdelen. Det præger turiststrømmen, det præger alt nede i den landsdel, at der nu er meget, meget lang ventetid og også stadig større fare for sammenstød osv. Jeg håber ministeren kan finde udvej for at skubbe lidt på projekteringen af Alssundbroen. Det er ikke bare sønderjyder, der vil glæde sig over det, men det er mange andre i hele landet, der jo passerer den vej under den ene eller den anden form.

På samme måde med Storstrømsbroen.

[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

[Sigsgaard.]

kommunernes, og det siger mig noget om, at vejbestyrelsesloven er uhensigtsmæssig. Det siger noget om, at der mangler en lovgivning, som kan klare den omdannelse af vore byer, der skal til, hvis de både skal være til at bo i og færdes i. Der er i vores byer behov for en lang række forskellige restriktioner og trafikreguleringer — og jeg tænker ikke på parkeringsrestriktioner, for erfaringen viser, at de skaber mere trafik. Det kræver megen arbejdskraft at gennemføre dem, og det skulle jo være belejligt også ud fra det hensyn at se at få dem gennemført nu.

De bør altså fremmes f. eks. gennem tilskud, og så burde man slå fast, at de vejmillioner, der mangeligt kan spares også i vore byområder, skal gå til trafiksanering, til omdannelse af vore byer. Vi snakker jo så meget om miljø — ministeren gjorde det også i sin redegørelse — og samtidig ved vi jo godt alle sammen, at der bygges masser af store vejanlæg, hvorfra det tordner lige op ad folks soveværelsesvinduer. Det er faktisk temmelig ubehageligt, det ved alle også godt, men der er bare ingen, der gør noget ved det. Det var der heller ikke rigtig noget om i ministerens redegørelse, og det vil jeg da godt kritisere. Hvis ministeren så kommer og siger: det er ikke mig, det er min kollega, vil jeg sige: så er der jo nok noget dér, vi skal have lavet om. Det skarpe skel mellem lokaltrafikken, bytrafikken, på den ene side og fjerntrafikken på den anden er ikke tilfredsstillende. Der er behov for, at der fastsættes normer for, hvor meget trafikstøj og trafikforurening der kan tolereres i byerne, at der fastsættes nogle krav, og at der laves nogle tilskudsordninger. Der tales meget om tilskud til private miljøinvesteringer, men man afviser jo, især fra den side af salen, hver eneste gang, der tales om tilskud til andre former for miljøinvesteringer.

Om broforbindelserne vil jeg sige, at for mig er Store Bælt nok lidt af en prøvesten på, hvordan ministeren vil omsætte sin tale om kollektiv trafik til realiteter. Dér siger ministeren, at han ikke rigtig har kunnet se nogen argumenter for en anden Storebæltsløsning end den dyre, og det er jo fantastisk at høre hr. Erhard Jakobsen og andre sige, at man da gerne ofrer nogle milliarder kroner på en dyr Storebæltsløsning, det bliver jo nødvendigt, og det er hyggeligt at

sejle på Store Bælt, men det går jo ikke længere — man får ingen forklaring på, hvorfor det pludselig ikke går længere — men nogle milliarder kroner kan man da sagtens ofre. Det vil man, samtidig med at man skærer ned på alle mulige andre nødvendige ting. Storebæltforbindelsen er selvfølgelig ikke spor nødvendig, og det får vi da heller aldrig nogen dokumentation for at den skulle være.

Men det er lidt mærkeligt, at ministeren stadig væk tilsyneladende holder fast ved en sådan dyr Storebæltsløsning, når han for det første i sin redegørelse siger, at han går stærkt ind for kollektiv trafik, og for det andet f. eks. også siger, at vi nok skal have begrænset indenrigsflyvningen, hvad jeg også synes er en god idé. Hvis det nu er, fordi han ikke tror på, at han kunne få politisk flertal for en kollektiv løsning over Store Bælt, hvordan kan han så tro på, at det er muligt at få flertal for hans generelle tale i redegørelsen om, at han går ind for kollektiv trafik? Hvis ministeren tror på, at der er et flertal for — i realiteten et flertal — for talen om kollektiv trafik, hvordan kan han så tro på, at der skulle være et flertal for motorvejsbroen over Store Bælt? Der er altså en modsætning i det dér. Jeg ved godt, at kendsgerningen måske er, at der er et flertal for at sige, at man går ind for kollektiv trafik, og så er der et flertal for at stemme for de store individuelle trafikinvesteringer. Det er måske nok kendsgerningen, men det er bare kedeligt, at ministeren tilsyneladende også hylder den politik.

Jeg vil pege på, at hvis der skal være en forbindelse over Store Bælt, hvis man virkelig ønsker at prioritere den kollektive trafik også til fordel for bilisterne — jeg er også selv bilist, kan jeg da lige tilføje — så skulle man jo netop sætte ind på Store Bælt og sige: her laver vi en togløsning, en togtunnel, alene en togtunnel og ikke tog, der tager biler med — hvis man vil have bilen med til Jylland, hvad der kan være god grund til nogle gange, så kan man søreme sejle over — men alene en togløsning, så kan man komme fra København til Århus på et par timer med tog, det ville være fortrinligt.

Med hensyn til hovedstadsområdet er der også grund til at sige noget, for her er problemerne jo virkelig store. Dér har man

[Sigsgaard.]

gennem mange år sagt, at udviklingen bør ske i den sydvestlige del af hovedstadsområdet, og der bør ikke ske noget videre nord for Roskildevvej. Men ifølge vejplanen vil man have en 6-sporet motorvej, B 5, omkring fra Hedehusene op til Hillerødkanten, og ifølge Plan 90 er der projekteret en jernbane i den trafiktunnel, der her er tale om. Ifølge regionplanen, som jo ikke er godkendt endnu, skal der bo 50.000 nye indbyggere i det område, hvor man ellers har været enige om, at der ikke skalske nogen udvikling. Der skal altså bo yderligere 50.000 mennesker dér, men så kommer der bare det, at jernbanen, som man ganske vist projekterer med, er der ikke trafikunderlag til, siger man i Plan 90, før omkring år 2000, og med hensyn til den 6-sporede motorvej siger ministeren i sin redegørelse meget rigtigt, at man jo ikke bare kan sige: nu strækker vi projekterne og gennemfører dem uændret i løbet af nogle år, for der er jo sket ting og sager i mellemtiden. Det vil altså sige, at ministeren sætter et minus ved B 5 i redegørelsen; sådan må den forstås, hvis der skal være logik i det. Det tyder for mig at se meget på, at regionplanen, som den foreligger, er faldet, eller også er der bare ingen sammenhæng overhovedet, den sammenhæng, ministeren påstår der skal være fra nu af. Der er noget galt dér i hvert fald.

Med hensyn til tunnelbanen: jeg er gået meget ind for tunnelbanen i sin tid, men naturligvis må vi tage hensyn til den udvikling, der har medført, at hovedstadens indbyggerantal er dalet med 200.000, og at også antallet af arbejdspladser er dalet ganske betydeligt. Naturligvis må vi prøve at sørge for, at de millioner, der skal bruges, bliver brugt mest hensigtsmæssigt, sådan at flest mennesker får gavn af dem, og det er ikke sikkert, det lige er tunnelbaneløsningen, der sikrer det på den bedste måde. Men man må i hvert fald holde fast ved, at skal tunnelbanen ikke laves, så skal der laves noget andet i stedet for, så skal de sparede penge bruges dels til de ydre S-banelinjer, dels til trafiksanering ellers i hovedstadsområdet.

Jeg må i øvrigt også forstå redegørelsen som et nej til det københavnske motorgadenet. Det ville da være meget rart at få bekræftet, om jeg har forstået det rigtigt, for

ligesom tunnelbanen kan det måske nok kaldes nogle lig i lasten, men tilbage står jo så Vestamager. Alle taler gerne om Vestamager og Amager i det hele taget, ministeren også ved visse lejligheder, måske ikke så gerne i dag, for i dag beder jeg nemlig om, at vi også får sagt et klart nej til den store udbygning på Vestamager. De fantasiprojekter, som Københavns kommune gennem mange år har ligget og rodet med, og som har standset enhver realistisk planlægning i København, må simpelt hen væk. København er ved at komme ind i en situation, der ligner New Yorks — det er der mange andre store byer der også er. I København tror politikerne stadig væk på, at de kan klare deres egne problemer ved at inddrage nogle militære arealer og ved at bygge en hel masse huse på en fodboldbane dér og en øvelsesplads her. Det kan København ikke. Det bør København erkende, og det bør folketinget også erkende.

Med hensyn til motorringvejen taler ministeren om, at den har stor miljømæssig værdi. Jeg vil i den forbindelse sige, at den er lavet på nogle arealer, der er billige, men samtidig er meget værdifulde rekreativt eller kan blive det. Det blev ikke rigtig sagt i redegørelsen. Men o.k., den skal være der. Hvis den skal have miljømæssige værdier ud over de miljømæssige værdier, som den ødelægger, kræver det også restriktioner i det område, den løber igennem, ellers bliver det bare en udvidet trafik, der bliver resultatet af det.

Så siger ministeren i øvrigt i sin redegørelse meget om, at trafikpolitikken skal være i sammenhæng med den politik, der føres på andre områder, men han har bare ikke fået snakket med sin kollega boligministeren om byfornyelsen. Der skal også være en sammenhæng mellem trafikpolitik og byfornyelsespolitik. Der er heller ikke nogen god sammenhæng med landsplanredegørelsen, så vidt jeg kan se.

Logikken kniber det også lidt med på et andet punkt: hvis vi nu virkelig skal tilstræbe energibesparelser, som der tales om, hvis vi skal tilpasse os et dalende investeringsniveau, så ville det jo være meget logisk at sige nej til Saltholm i hvert fald i stedet for at vente et par år på, at der gennemføres nogle undersøgelser.

Det er jo erhvervsinteresserne, der i høj

[Sigsgaard.]
 grad bestemmer de offentlige investeringer, og på det område er der jo ingen styring, og jeg tror heller ikke så meget på, at den styring kommer. Der kræves jo meget f. eks. fra SFs side og også til dels fra socialdemokratiets side, men det er jo en grundlov i det samfundssystem, vi lever i, at det er de private investeringer, der bestemmer udviklingen, og at de private investeringer koncentrerer sig i Europaregie, i dansk regie osv. Derfor bliver al planlægning i høj grad til det, jeg vil kalde en vejrhaneplanlægning: man undersøger, hvad vej blæser vinden, og så sigter man i øvrigt den vej. Men alligevel er der jo visse muligheder for det offentlige, for staten, for kommunerne. Det er muligt at droppe pyramiderne, vor tids pyramider, hvad enten de ligger på Saltholm eller ude på Store Bælt, eller det er nogle kæmpestore vejprojekter. Det er også muligt at forbedre den lokale kollektivtrafik, altså også i byerne.

Vi er imod Saltholm, vi er imod Storebæltsbroen, vi er imod de store vejinvesteringer. Vi er for en udvidelse af banenettet. Men det drejer sig ikke kun om, at den kollektive trafik skal udkonkurrere den individuelle trafik, det drejer sig også om at indrette samfundet sådan, at vi ikke behøver at spille timer daglig på transport. Man må ind på sådan noget som udflytning af statsinstitutioner, restriktioner for oprettelse af virksomheder i storbyen osv., men det var der ikke rigtig noget af i redegørelsen. Ministeren tager det ligesom for givet, at vi skal køre så og så meget mellem de og de trafikmål, og så er spørgsmålet bare hvordan. En sådan trafikpolitik er efter min mening ikke rigtig trafikpolitik: den har ikke den sammenhæng med de andre områder, som jeg tror ministeren gerne ville have den skulle have.

Ingomar Petersen (RV):

I ministerens redegørelse vedrørende Allsundbroforbindelsen nævnes, at dette anlæg bør være en ren statsopgave, og at der i den forbindelse bør indgå i overvejelserne, hvorledes trafikken fordeler sig på fjerntrafik og regional- og lokaltrafik. Rent umiddelbart kan det lyde besnærende fornuftigt at undersøge trafikens fordeling på lokal-, regional- og landstrafik for at finde en passende

udgiftsfordeling, men ved en nærmere eftertanke kan man kun komme til, at denne tankegang er helt forkert.

I 1972 vedtoges en ny vejlov med tre vejbestyrelser, den ene staten, de andre amterne og kommunerne, og hver af disse tre vejbestyrelser har ansvar og pligter, sådan at trafikken kan afvikles på en forsvarlig og sikker måde. Hvis man vil indføre det af ministeren nævnte princip på alle kommende vej- og broanlæg, må der udarbejdes omfattende trafikanalyser for at finde et fordelingsgrundlag. Det betyder, at staten ikke vil vedkende sig sin forpligtelse som vejbestyrelse. Man kan diskutere, om tre vejbestyrelser er rigtigt, men loven er der, og loven skal respekteres.

Et andet problem ved ministerens forslag er faren for pression: hvis de mere velhavende dele af Danmark tilbyder staten at betale tilskud til de opgaver, som retligt påhviler staten, så risikerer man en prioritetforvridning — det skæve Danmark bliver endnu skævere. Mig bekendt har man ikke tidligere opkrævet lokale bidrag til deciderede statsopgaver. Hvis ministerens tanker vinder gehør, må jeg anmode om, at en tilsvarende opdeling af trafikken i lokal-, regional- og landstrafik også sker for allerede udførte arbejder, nye arbejder og arbejder, som er under projektering. Jeg tænker her bl. a. på Helsingørmotorvejen, Salingsundbroen, Vejle Fjord, omfartsvejen ved Ringsted, Røndemotorvejen og andre vej- og broanlæg.

Jeg håber ikke, at ministerens forslag her vedrørende Allsundbroen kun er fremsat for at forsinke projektet vedrørende Allsundbroen. Projektet er yderst påtrængende. Trafikken over den nuværende bro i Sønderborg bryder sammen hver eneste eftermiddag.

Jeg henstiller til ministeren på ny at overveje sit forslag om lokaltilskud til statsarbejder. Jeg vil på det kraftigste fraråde at indføre en ny kurs og vil ikke undlade at tilføje, at de lokale myndigheders overtagelse i Sønderborg af den gamle hovedlandevej bliver en tung byrde at bære rent økonomisk. Men de af ministeren ønskede beregninger over trafikfordelingen dernede er jo allerede udarbejdet i samarbejde mellem ministerens eget vejdirektorat, amtsrådet og byrådet. De oplysninger, man ønsker, er til stede el-

[Ingomar Petersen.]

ler kan i det mindste udtrages af det materiale, man allerede i dag har. Jeg vil godt lige spørge: hvor finder man i øvrigt i dette land veje, som ikke har både lokal-, regional- og landstrafik? Skal man virkelig ind på denne nye kurs med udgiftsfordeling, så må beregninger for andre vejstrækninger og broer aldeles omgående fremskaffes.

Jeg vil lige komme med nogle bemærkninger om vejloven. Nu har den fungeret i godt 3 år, men man må desværre sige, at den har vist sig meget uhensigtsmæssig, og at man har opnået det stik modsatte af det, som var lovens intention. I stedet for at udbygge hovedlandevejsnettet med deraf følgende mulighed for besparelser på det mere sekundære vejnet har staten foretaget så store nedskæringer i sit vejbudget, at hovedlandevejstandarden er faldende, og da biltætheden er stadig stigende, har kommuner og amtskommuner derfor været nødsaget til dels at udbygge egne veje for at kunne klare trafikken, dels at acceptere amtskommunale og kommunale tilskud indtil nu bl. a. til krydsreguleringer på hovedlandevejene.

Jeg tror, at loven har medført, at vejen ikke udbygges efter et samfundsmæssigt og samfundsøkonomisk helhedssynspunkt, og loven mangler prioriteringsmuligheder. Det slår igennem i vejplanlægningen. Derfor glæder det mig, at ministeren er beredt til at diskutere, om dette værktøj med tre vejbestyrelser er så praktisk, at det effektivt kan løse opgaverne.

Jens Kristian Hansen (S):

Der er nok ikke nogen, der vil fortænke mig i, at jeg tager ordet i denne debat om den trafikpolitiske redegørelse. Jeg bor og er valgt lige midt i et område, hvor en bro, som er nævnt i den trafikpolitiske redegørelse, Allsundbroen, forbinder et bysamfund, et stort industrisamfund, bl. a. Danmarks største virksomhed fra Nordals, Danfoss, og ikke at forglemme også landsdelens hovedsygehus med fastlandet, og broen er, som alle ved, af ældre dato med to vejbaner, to smalle vejbaner, hvor der yderligere er et jernbanespor i den ene vejbane, og den har en trafiktæthed — det er undersøgt ved hyppige trafiktællinger — som er tættere end trafiktætheden på de to Lillebæltsbroer tilsammen. Hertil kommer, at broen har

mange daglige oplukninger for skibstrafikken i det meget befærdede Allsund. Det skaber nogle vældige trafikproblemer for hele samfundet omkring Allsundområdet, hvor mange dagligt udsættes for trafikprop- per, ikke bare på broen, men også på hele hovedvej 8-strækningen igennem Sønderborg, og de veje, der går på tværs af hovedvejen. Det giver store gener for hele lokal- og regionaltrafikken med økonomiske tab såvel for private som for hele erhvervslivet dernede. Det giver naturligvis også store gener for fjerntrafikken.

I trafikministerens skriftlige redegørelse hedder det, at det bør indgå i overvejelserne, dels hvorledes trafikken over Allsund fordeler sig på fjern-, regional- og lokaltrafik, dels om anlæg af en ny bro over Allsund skal være en ren statsopgave, eller om Sønderjyllands amt skal være med i finansieringen.

Til det første vil jeg sige, at der findes jo tal over traffikkens fordeling. Det ligger helt klart, at lokaltrafikken er meget stærkt dominerende. Til det andet må jeg sige, at det ligger også helt klart, at anlæg af en ny bro over Allsund er en statsopgave. Det er statens opgave at sørge for hovedvejene i dette land, og det skal bestemte ikke fraviges ved bygning af en ny Allsundbro, hvis jeg nu kan sige det så kort, og det fremgik da også af min kollega fra den socialdemokratiske folketingsgruppe hr. Kampmanns indlæg i dag, at det er en statsopgave.

For nogle måneder siden tilbød Sønderborg kommune på grund af sagens hastende karakter at stå i forskud med finansieringen af de forberedende arbejder, og jeg vil da bede trafikministeren og folketingets trafikudvalg om endnu en gang at overveje dette tilbud, om det da måtte stå ved magt, og overveje, om man kan anvende et sådant tilbud.

Jeg er klar over, at der ikke er politisk mulighed for at skaffe økonomiske midler til trafikinvesteringen i de kommende år, og mit formål med dette indlæg er derfor også at skabe forståelse for en fornuftig prioritering.

Jeg vil gerne takke trafikministeren for trafikredegørelsen og for det positive i afsnittet om Allsundbroforbindelsen. Jeg vil også gerne takke den socialdemokratiske ordfører, hr. Kampmann, for det positive

[Jens Kristian Hansen.]

tilsagn fra den socialdemokratiske folketingsgruppe om en hurtig løsning af Alsundprojektet. Jeg vil da naturligvis også gerne takke de andre ordførere, der har givet et positivt tilsagn herom. Vi regner helt med ud fra de tilsagn, der er givet her, at projekteringen af Alsundbroen påbegyndes i midten af 1976, og det siger vi tak for.

Dohrmann (FP):

Ministeren sagde forleden, at vi skulle forsøge at se alting i en stor sammenhæng, og det er jo så rigtigt, som det er sagt. Men hvad sammenhæng er der imellem, at ministeren den ene dag står nede i Sønderjylland og stiller dem en bro i udsigt hurtigst muligt for så den næste dag her i folketinget at fremlægge et stykke papir, hvor han vedrørende Alsund kun bruger 13 linjer?

Nu er jeg ikke overtroisk, og derfor tror jeg ikke, at de 13 linjer skal tillægges større betydning, men jeg tror ikke, at ministeren fuldt ud har fattet, hvor store problemer den nævnte trafikforbindelse er årsag til nede i Sønderjylland.

Jeg skal ærligt indrømme, at de bemærkninger, ministeren kom med, chokerede mig. Det eneste, der står, er faktisk, at det må overvejes med en bro. Nu var den socialdemokratiske ordfører for gruppen ganske vist meget mere positiv, og det vil jeg da gerne sige tak for, men ministerens bemærkninger giver alvorlig grund til bekymring. Hele indholdet af det, der står i redegørelsen — nu bruger jeg jo nok for stærke ord oven på de bemærkninger, ordføreren kom med, men ellers ville jeg betegne det som ren og skær sabotage.

Ministeren kom med en hel masse nye problemer, f. eks. hvem der skal finansiere det. Det er intet problem, hr. minister. Det er en ren statsopgave.

Ministeren nævner i samme forbindelse, at der skal foretages nogle tællinger over, hvor meget der er lokaltrafik, og hvor meget der er fjerntrafik. De undersøgelser er foretaget, og jeg gør igen opmærksom på, som jeg har gjort det ved tidligere lejligheder, at de store industrivirksomheder, der ligger dernede, som f. eks. Danfoss og J. F., er ilde stedt, som forholdene er i dag.

Ministerens redegørelse eller menu, som han har lagt den frem, vil jeg betegne som

en ret bestående af lutter tomme skylleskåle og åbne vinduer.

Guldborg (V):

Jeg vil først sige, at i denne meget generelle trafikpolitiske debat, der her har været lejlighed til, synes jeg, det er rimeligt at tage ordet og minde om, at der inden for en ret lang periode i virkeligheden og med forskellige flertal og forskellige regeringer er sket en meget fundamental ændring i dansk trafikpolitik, som man ligesom går lidt let hen over, bl. a. i diskussionen om vejene.

Jeg har prøvet at se på de oplysninger, som ministeren har givet i sin redegørelse, og kan sige, at det ganske normale forløb af udviklingen af vejbudgetterne i Danmark sammenlagt for alle myndigheder, sådan som det burde være efter den gamle lovgivning, for det var vedligeholdelsesudgifter og udgifter til visse udvidelser og forbedringer på forskellige områder, ville i dag have ført til, at vejbudgettet sammenlagt for amter og kommuner og stat ville have været 7 mia kr. pr. år, og det er 3,2 mia kr.

Der er en bevidst ændring, og der ligger altså en besparelse, som i dagens penge er 3,8 mia kr. pr. år i forhold til den tidligere trafikpolitik, og det er sket i meget bred enighed. Det synes jeg vi skal konstatere og så samtidig — det er derfor, jeg tager ordet — sige, at en af de vigtigste forudsætninger for at foretage en så dristig omlægning, som det sådan set har været, er, at så får vi råd til at løse nogle af de meget store og meget afgørende nøgleproblemer.

Jeg skal sige nogle få ord om det ene og efter min opfattelse største trafikale nøgleproblem. Lufthavnen er en virksomhed, det er ikke et trafikalt problem. Men det store trafikale nøgleproblem er naturligvis Store Bælt. Og det er ikke bare spørgsmålet om at vælge den ene eller den anden løsning eller, som nogle med en flot håndbevægelse har været inde på at sige i dag, et par milliarder kroner mere eller mindre, men det er efter min mening også spørgsmålet om at træffe en disposition, som kommer til at præge dansk trafikpolitik videre frem, og, det siger jeg for mit eget vedkommende, træffe en disposition, som ligger så nær ved de realistiske muligheder i fremtiden, at det ikke blot bliver endnu en vedtagelse, der aldrig bliver til andet. Derfor tager jeg altså ordet.

[Guldberg.]

Jeg ved godt, at vi skal ikke diskutere denne sag specielt i dag, der bliver en anden lejlighed. Men jeg vil gerne sige, at denne sag om, på hvilken måde man skal komme over Store Bælt, eller rettere spørgsmålet om en højbro i forhold til alt andet, nu har passeret igennem en lang række undersøgelser. Fra det at vælge andre muligheder første gang blev kasseret af folketinget som noget totalt tåbeligt, noget, der var økonomisk, trafikalt, kapacitetsmæssigt på alle måder tåbeligt, bevægede det sig over en vis balancesituation til, at man nu — og jeg vil gerne komplimentere det sagkyndige udvalg, som jo bestod af de bedste folk, vi kunne få til det — i virkeligheden med det naturlige forbehold, en vejdirektør må tage, kommer med en ganske klar besked, som går ud på, at kapacitetsmæssigt, kvalitetsmæssigt og økonomisk er en anden ordening bedre.

Dér er det altså, jeg stiller mit spørgsmål til ministeren: er dette alligevel ikke så afgørende, at det ville være rimeligt, om ministeren — selv om vi i dag tager den mere almindelige debat — sagde en lille smule om, hvad han havde tænkt sig vedrørende dette specielle spørgsmål. Jeg har hørt, hvad hr. Kampmann har sagt, men hvad har ministeren tænkt sig, så denne sag virkelig får den grundige behandling her i folketinget, den skal have? Det er nemlig efter min mening ikke nok med to behandlinger, hvor man altså får en sag ned fra trafikudvalget som et ændringsforslag til noget andet. Jeg mener, at denne sag er så afgørende ikke alene økonomisk, men også for hele vores trafikpolitik frem i tiden, at den skal behandles meget grundigt.

Jeg vil også gerne sige det for at få understreget — og jeg tror, der er megen enighed om dette — at en fast forbindelse over Store Bælt er den vigtigste og mest interessante trafikopgave, men den bliver ustandselig skudt ud, og jo mere man bevæger sig rundt i ting, som er forestillinger eller politiske fornemmelser af, at det kan være nemmere at få vedtaget noget, som i virkeligheden i det lange løb ikke vil holde, jo mere får man udsat beslutningen, og jeg ville beklage, hvis man blev ved med at udsætte den. Jeg ville beklage, hvis den blev udsat én gang til, ved at man vedtager noget, som man all-

gevel ikke kommer igennem med, når det kommer til stykket, fordi det, når det møder livets realiteter og penge-kassen, så viser sig, at det bliver for svært.

Det er altså mit motiv til at stille spørgsmålet. Jeg vil bede ministeren om at overveje, om ikke vi skal finde en måde at gøre det på, så det ikke alene er en slags andenbehandling, vi begynder med, men at vi får en meget principiel drøftelse af hele denne sag og lejlighed til, selvfølgelig også med udvalgsbehandling, at få den gennemarbejdet og forhåbentlig vedtaget med et godt resultat.

Knio-Andersen (V):

Vi står i dag ved en nyskabelse på det trafikpolitiske område, et samlet forsøg på kortlægning af trafikudviklingen; en visionering af, hvilke trafiksystemer vi skal opbygge gennem de kommende år. Denne debat må derfor også koncentreres om visioneringen og bør ikke alene omhandle enkeltstående trafikproblemer.

Ved bedømmelsen af den erlagte redegørelse må hovedspørgsmålet være: hvordan passer den skitserede udvikling ind i udviklingsmønstrene på samfundets andre områder? For at besvare dette kan vi f. eks. betragte den udvikling, vort erhvervsliv har gennemgået de seneste år. Vi havde først en fase, hvor den lille virksomhed var i højsædet, og hvor samarbejdet mellem virksomhederne søgtes begrænset til et minimum. Denne fase afløstes af en fase, hvor virksomhederne sammensluttedes i store organer, en udvikling af store mastodontvirksomheder under central ledelse. Tredje fase, som vi har gennemløbet, var decentraliseringsfasen, fasen, hvor man søgte at opsplitte de enkelte virksomheder på mindre enheder, til tider fysisk og til tider regnskabs- og ledelsesmæssigt. Vi står i dag i en ny fase, en fase, hvor virksomhederne igen søger sammen, ikke i store virksomheder, men i et horisontalt eller vertikalt kompletterende samarbejde.

Inden for trafikområdet har man gennemløbet en tilsvarende udvikling, og vi må konstatere, at vi i dag stadig ikke er kommet ud af den tredje fase, jeg nævnte, opsplitningsfasen. Det er bydende nødvendigt, at man gør sig sit ståsted klart, når man skal visionere om den fremtidige trafikud-

[Knie-Andersen.]

vikling, gøre sig klart, at vi befinder os på vej over mod en ny udviklingsfase.

Denne erkendelse kræver opsplittning af trafikpolitikken. Vi må i virkeligheden operere med tre former for politik: en kortsigtet trafikpolitik, der skal klare de øjeblikkelige problemer, en afviklingspolitik, der skal fjerne de elementer, der ikke kan benyttes i den fremtidige udvikling, samt en ny politik, der skal lede frem mod den udvikling, vi ønsker.

Den udviklingspolitik, vi skal arbejde mod, kræver overensstemmelse med den familiemæssige udvikling og med den erhvervmæssige udvikling. Vi bør ikke visionere et fremtidigt trafiksystem, der ikke passer til udviklingen på de nævnte områder. Gør vi det alligevel, opstår der konflikter. Det kan således ikke nytte at tænke sig, at den fremtidige udvikling alene bør gå i kollektiv retning, når udviklingsmønsteret klart viser, at den individuelle trafik også i fremtiden vil have stor betydning.

Der eksisterer i dag to former for konflikter inden for vor trafikpolitik. Den ene form skyldes, at politikerne ikke tilstrækkeligt har forklaret, at vi må operere med tre former for politik, de tre, jeg nævnte før, afviklings-, udviklings- og kortsigtet trafikpolitik. At man ikke erkender, at projekter, der indgår i den kortsigtede politik, efter kort tids forløb ofte må overflyttes til afviklingspolitikken, fordi man på længere sigt må forfølge et andet mål end på kort sigt.

Den anden form for konflikt eksisterer, fordi vor trafikudvikling befinder sig i en anden fase end for familie- og erhvervsudvikling.

Mit råd til ministeren i dag skal derfor være, at vi i første række får kortlagt, på hvilke områder vort trafiksystem er bundet, eller sagt på en anden måde, hvilke frihedsgrader eller dispositionsmuligheder der findes inden for systemet, og hvor lang bremselængden på de enkelte områder er, hvis vi skal overgå til en ny politik.

Når en sådan kortlægning har fundet sted, kommer visioneringen, og dette bør ske gennem et samspil mellem trafikplanlæggerne og folk fra erhvervslivet, fra miljøområdet osv. Ikke i form af traditionelt kommissionsarbejde, men i form af brain-

storming i en eller flere bredt sammensatte grupper. Lad en sådan arbejdsrapport, der sikrer, at visionerne bliver i samklang med udviklingen inden for samfundets forskellige områder, derefter danne udgangspunkt for den politiske visionering!

Følger vi disse tanker, får vi ikke en visionering, der hænger frit i luften; vi får en trafikpolitisk planlægning, der nok er undervejs og nok vil kræve korrektioner, men som alligevel vil medføre en trafikudvikling i pagt med samfundsudviklingen.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Må jeg begynde med at takke de forskellige partiers ordførere for den positive modtagelse, redegørelsen har fået, og også sige tak for de ord, der faldt til embedsmændene, dem kan jeg tilslutte mig. Jeg vil gerne understrege, at hvis man ikke i et så stort område som ministeriet for offentlige arbejder har 100 pct. effektive embedsmænd, så ville man som minister være dårligt stillet.

På trods af de sidebemærkninger, der har været, dette om snigsocialismen og dødsdommen over den private bilkørsel — nu er jeg altså ikke så blodtørstig, at jeg har afsagt nogen dødsdom — har jeg, selv om det måske er for ambitiøst, en fornemmelse af, at der er tilslutning, i hvert fald hos et flertal af folketinget, til realiteterne i denne redegørelse, og det mener jeg er væsentligt for det arbejde, der skal gøres, også i trafikudvalget. For selvfølgelig kan en redegørelse ikke løse alle problemer. Der forestår en række undersøgelser og en række diskussioner, men jeg håber, at man kan påbegynde arbejdet i trafikudvalget og dér nå til resultater.

Jeg forstår jo efter dette, at man har læst min redegørelse nøje, og jeg er specielt glad for dem, der også har læst det økonomiske afsnit, for vi må vel gøre os klart, at det er ikke de samme midler, vi får til trafikplanlægning, til trafikudbygningen, som vi har fået tidligere, og det vil altså sige, at vi kan ikke opfylde alle ønsker på én gang, vi skal have gennemført en prioritering og også diskutere: hvor har vi haft for højt et niveau, hvor er vi gået for langt, hvad kan vi gøre i den situation, som vi står over for? Bl. a. var hr. Erhard Jakobsen inde på, om der er mulighed for at lave motorveje af en anden stan-

[Ministeren før offentlige arbejder.]

dard i forhold til hastighedsgrænser og andet. Det er noget, man må undersøge og se, hvad det vil betyde på dansk område, for selv om man kan sige, at der er megen lighed mellem det europæiske og det danske, så er der altså alligevel forskelle på visse områder, idet dette lille land ikke har de samme muligheder som de store lande, og derfor har det også været svært at finde fælles regler i EF-politikken, når det gjaldt transport.

Jeg har ikke mange bemærkninger til hr. Kampmann. Det ville også være mærkeligt. Jeg synes, han accentuerede redegørelsen aldeles udmærket, og jeg er enig med hr. Kampmann, som hr. Kampmann er enig med mig.

Hr. Holmberg rejste en række spørgsmål, og dér var jeg glad for det første, hvor hr. Holmberg sagde dette om, at det kan også være dyrt at spare, at der er visse ting, man måske må se på. Til trods for det forlig, som både hr. Holmberg og jeg føler os bundet af — jeg ved godt, der er andre i salen, der ikke gør det — kan der selvfølgelig være visse ting, hvorom vi må sige, at dette skal gøres, også uden for de rammer, som vi er blevet enige om. Det synes jeg er en positiv ting, for der kan komme problemer undervejs i de 3-4 år, som vi skal igennem her.

Spørgsmålet om lastbilkørslen og de højere afgifter blev rejst, og når jeg taler om andre afgifter, så er det systemet eller strukturen, hvad man vil, jeg tænker på først og fremmest, dette, at vi skal gå over fra at anvende faste periodiske afgifter til variable afgifter. En væsentlig grund til denne ændring i systemet er, som jeg sagde i min redegørelse, at man derved får et instrument, der kan påvirke prisdannelsen ved vognmandskørslen dér, hvor der er konkurrenceflader til andre transportmidler, altså på transporter over lange afstande, hvor de store vogne ofte går ind i trafikken. Drejer det sig om transporten på de korte afstande, er det et andet forhold. Der er ikke noget konkurrenceforhold til andre trafikmidler, og det uanset om transporten udføres med store vogne.

Om det samlede afgiftsprovenu skal være større, er et andet spørgsmål, som man må se på i sammenhæng med, at vi engang får ændret aksestrykket til sin tid. Dér må det

komme ind, det er ikke noget, der er aktuelt i den givne situation.

Jeg vil til den bemærkning, hr. Holmberg kom med om, at lokaltrafikken skulle afgøres på stedet, sige, at en overordnet planlægning er nu nødvendig. For det kunne godt være, at amterne også indbyrdes blev uenige, når man skulle lave en sådan overordnet trafikmålsætning. Jeg var til et møde forleden på Tåstrupkanten, hvor vi diskuterede hele spørgsmålet om trafikken, og hvor der var en af tilhørerne, som sagde, da jeg talte om fjerntrafikken, og hvordan man skulle komme videre: det er da ligegyldigt, det vedkommer ikke os, hvad der sker uden for Roskilde.

Der kan altså komme nogle hensyn til den overordnede målsætning, hvor det er nødvendigt, at staten siger, at dette er reglerne, inden for disse rammer må der bygges, og så overlader det til de lokale myndigheder i amter og i kommuner, hvordan det skal udformes. Men jeg tror, det er vigtigt, at vi stadig væk har hånd i hanke med tingene og ligesom også kan, hvad skal man sige, få balancen i orden, så landet ikke bliver skævt, for ellers kunne det også være, at nogle amter kunne gøre meget mere end andre og ville gøre det, og så blev landet virkelig skævt i den henseende.

Om spørgsmålet om vejsliddet, som hr. Holmberg også rejste, kan jeg sige, at de undersøgelser, der har fundet sted, de såkaldte AASHO-undersøgelser, kan ikke overføres til danske forhold umiddelbart, og det er grunden til, at vi på nordisk plan er i gang med et undersøgelsesarbejde for at få konstateret, hvorvidt resultatet af de amerikanske undersøgelser kan overføres på nordiske forhold.

Jeg skal derefter omtale et andet spørgsmål, hr. Holmberg kom med, nemlig spørgsmålet om oprettelsen af planlægningsafdelingen, og her kan jeg sige, at det, der er hensigten med en sådan planlægningsafdeling, er at koordinere planlægningsbidragene inden for de 3 departementer til den samlede planlægning. Oprettelsen medfører en nettoudvidelse af departementets personale på i alt 5 akademikere og 4 personer inden for HK-gruppen, og det forudsætter endvidere, at der i planlægningsafdelingen derudover indgår 4 akademikere og 1 ansat på HK-vilkår af departementets nuværende

[Ministeren for offentlige arbejder.]

personale. Merudgiften er på finansloven opført med 905.000 kr., og det ligger både udgiftsmæssigt og personalemæssigt inden for de fastlagte budgetrammer.

Der blev også spurgt om afgifter på hyrevognstrafikken, og selv om det ikke er mit bord, kan jeg sige, at jeg er enig i, at hyrevognene kan komme i betragtning ved løsningen af kollektive trafikopgaver. Dette forhold indgår også i det arbejde, der er i gang med en ændring af hyrevognslovgivningen. Afgifterne for hyrevognsvognmændene hører til et andet sted, men jeg er villig til at tage afgiftsspørgsmålet op med min kollega skatte- og afgiftsministeren, når vi i øvrigt skal tale om problemerne.

Endelig var der spørgsmålet om forholdene i Grønland og på Færøerne. Det var min hensigt med redegørelsen at få en stillingtagen til de centrale danske trafikproblemer. Det betyder ikke, at jeg ikke er opmærksom på de andre forhold, og jeg skal gerne komme tilbage til det ved en anden lejlighed, men jeg mente ikke, det var relevant også at tage det område ind i denne redegørelsesdebat.

Op så endelig spørgsmålet om EF-penge til flyvepladser i Grønland. Derom kan jeg sige, at efter det, vi har fået oplyst, er det ikke aktualiseret endnu. Man har et særligt udvalg vedrørende flyvepladser for fastvingede fly, og dér har man i forbindelse med oprettelsen af en ny flyveplads ved Godthåb foreløbig diskuteret det spørgsmål, om der var penge at hente inden for EF, men længere er man ikke kommet med det.

Så skal jeg vende mig til hr. Glensgård, som tilbød mig en stilling i DSB, og det var da en tiltalende tanke efter det, jeg kender til DSB, det må jeg indrømme. Jeg ved ikke, hvordan generaldirektøren ville stille sig i en sådan situation, men jeg er desværre i den situation, at jeg ikke tror, jeg kunne anbefale generaldirektøren at antage hr. Glensgård til DSB med den indstilling, som hr. Glensgård har over for DSB.

Hr. Glensgård mente jo, at det var den skinbarlige socialistiske politik, der blev lagt frem her, f. eks. i forbindelse med HT. Jeg har nu aldrig betragtet hverken hr. Lowzow, hr. Bilgrav-Nielsen eller hr. Holmberg som skinbarlige socialister. De har også været med til i deres partier at vedtage HT-

ordningen, og det synes jeg man skal understrege, når man kører frem med dette vældige skyts, så snart man begynder at tale om at lede trafikken i en bedre retning, og det vil sige kollektiv retning. Hvad menes der så med det? Jo, det er naturligvis det bedst mulige trafiktilbud til de færrest mulige penge. Men der er jo én ting, man skal tage med ind i det billede, og det er, at hvis man skal have en service, der går over hele landet, så kan man sagtens sige, at trafikmidlerne skal være dér, hvor det er rentabelt, det skal opretholdes det hele. Men det kan man ikke, for der er noget om, at hvis man skal opretholde en række af de ting, f. eks. trafikken på vestbanen i Jylland og andre steder, hvor man har et svagt passagertal, og hvor det er en udpræget service for befolkningen, så er det nødvendigt ikke alene at se på det indtægtsgivende og sige, at det skal forrente sig, for så ville det være et virkelig skævt land, så ville der virkelig være områder, der ville blive dårligt betjent i forhold til andre. Det er en statsforpligtelse at skabe en sådan helhedsløsning. Den skal vi naturligvis gøre på den bedst mulige måde.

Hr. Glensgård nævner de 4-5 mennesker, der i én bil kører til en arbejdsplads. Det er da klart, at det er en slags kollektiv trafik, men det er da ikke sikkert, at man ikke kunne tilbyde en bedre. Vi skal ikke afskaffe den form for trafik, jeg kender mange, der bruger den, men det har været i områder, hvor der ikke var anden trafik og ikke bedre muligheder, det kender jeg i hvert fald adskillige eksempler på. Der kunne skabes bedre muligheder. Man kunne tage f. eks. hele Køgebugtområdet. Inden man begyndte at få S-bane den vej, havde man ikke andre udveje end bustrafikken, og da kunne det betale sig for dem. Men hvis man kunne have en trafik med afgang og ankomst inden for bestemte tidsrum, så kunne det nok være, at det blev mere tiltrækkende, og at der var mange, der ville tage imod det tilbud, sådan som vi har set det f. eks. med HT-ordningen, efter at den er blevet oprettet. Det har vist sig, at den er blevet en succes, og vi håber oven i købet på, at det bliver en økonomisk succes.

Dernæst er der en række andre ting, som jeg synes hr. Glensgård overså i forhold til de ting, man diskuterede, og det var spørgsmålet om økonomien, det var de ressourcer,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vi har, det var forureningen. Det har jo også noget med den kollektive trafik at gøre. Det er også et spørgsmål: hvad skal vi bruge energien til? Hvor længe skal vi fortsætte den linje, at vi bare kan bruge løs på alle områder, hvis vi kan spare ved at lave en kollektiv trafik? Det er et spørgsmål, hvor meget af vores nationaløkonomi der skal gå ind den vej i stedet for andre steder, og det synes jeg hr. Glensgård sprang meget let hen over. Det vil jeg gerne føre ind her og sige, at det skal vi altså også tage hensyn til.

Både hr. Glensgård og hr. Svend Erik Sørensen var inde på spørgsmålet om de danske charterselskaber. Når jeg ikke har taget det ind her i dag — og jeg kan godt sige, at det er hverken gemt eller glemt — så er det, fordi vi sluttede vores diskussioner i slutningen af juni, og udvalget blev nedsat engang i august, koordineret på nordisk plan. Det har haft sine første møder, det er begyndt at arbejde, det har indkaldt oplysninger fra forskellige andre lufthavne og andre lande ud fra de forudsætninger, som er givet dem, og som er vedtaget af udvalget om offentlige arbejder. Det er altså i gang, men jeg tror ikke, man kan forvente, at det på den korte tid skulle have nået resultater. Det er altså hverken gemt eller glemt.

Hr. Glensgård og hr. Lowzow var begge inde på godstransportloven, og man gjorde den almindelige vognmandskørsel overflødig. Den begrundelse for at gennemføre loven, som blev accepteret her i tinget for et par år siden, er lige så vigtig i dag som dengang. Loven har selvfølgelig ikke kunnet friholde vognmandserhvervet for de følger af konjunkturedgangen, som har ramt nær sagt næsten alle andre erhverv, men uden det faktiske stop for nettotilgangen, som loven har givet mulighed for at etablere i denne situation, havde erhvervet været endnu dårligere stillet.

Så skal jeg sige et par ting til hr. Bilgrav-Nielsen. Hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at man ikke kunne betegne det som et skift. Jeg vil sige, at det er vel nok en mere markant stillingtagen til den kollektive trafik ud fra de nye forudsætninger, vi har i samfundet også efter energikrisen. Det er naturligvis ikke en revolution, der er sket her, men hvis hr. Bilgrav-Nielsen betragtede HT som en af de

mindre revolutioner, så kan det her måske også være det. Det er i hvert fald en klar bestræbelse for at lægge en linje, der tilgoder de samfundsmæssige hensyn, samtidig med at man også prøver på at tilgøde de andre hensyn, der ligger i trafikplanlægningen.

Jeg glæder mig over den principielle enighed om hovedlinjerne, som hr. Bilgrav-Nielsen gav udtryk for. Der var et par enkelte spørgsmål. Det var spørgsmålet om at trække H-H ud af undersøgelsen omkring Øresund — hr. Lowzow var også inde på det. Der var jo det, at H-H egentlig ikke kom efter svensk ønske, men efter et dansk ønske i sidste omgang af forhandlingerne. Svenskerne er ikke, tror jeg, indstillet på at trække noget ud af den undersøgelse, der skal være færdig inden for 2 år, hvorefter vi så må tage hele problemet op. Og der er det mere i det, at den svensk-danske komité, der undersøger dette, fik jo også den opgave at undersøge det samlet og i forbindelse med den erhvervsmæssige betydning for hele Ørestadområdet, som ikke tidligere var undersøgt. Derfor tror jeg ikke, man kan trække H-H-linjen ud, hvis man vil have en samlet bedømmelse netop på det erhvervsmæssige område, før man har fået disse ting.

Jeg kan give fuldkommen tilslutning til spørgsmålet om flytyper. Jeg tror, at det, der er det afgørende i indenrigstrafikken i Danmark, er mindre fly og hyppigere afgang. Jeg synes, Metropolitan har aftjent sin værnepligt, men der kan da være andre typer, som kunne sættes ind. Jeg tror, det ville være betydelig bedre end med de store DC-9ere.

Jeg skal indrømme, at hele trafikproblemet og også godstransporten skal ses i en europæisk sammenhæng, og dér mangler selvfølgelig noget; vi kan ikke gøre det alene her.

Der har været talt om Storebæltsbroen, og her vil jeg gerne sige, at vi kan godt undersøge, om der er andre muligheder i forbindelse med en tunnelloøsning på østsiden, men jeg vil også gerne sige, at jeg tror ikke, det er relevant at lave store ekstraundersøgelser. Jeg tror, det meget hurtigt kan besvares, hvordan det ligger. Jeg har også den fornemmelse — og det vil jeg da gerne sige til hr. Guldberg, når han talte om, at man forsøgte at trække tiden ud — at der da

[Ministeren for offentlige arbejder.]

unægtelig er forsøg på at trække tiden ud, men da vi nu undersøgte i år og i år, hvorfor så trække det længere ud end nødvendigt?

Det, som taler meget for en anden løsning, også i forbindelse med den ekstra rapport, der er kommet, er jo dette, at heri siger man, at kapaciteten er den samme, og der er en lang række ting, der er ens indtil år 2000. Men så kan vi altså stå i den situation, at vi pludselig skal til at beskæftige os med, hvordan vi får en vejforbindelse over Store Bælt, og gå i gang med arbejdet igen. Jeg tror virkelig, at hvis vi skal foretage så store investeringer, så kan det ikke nytte noget, at vi ser frem til år 2000. Så må vi have det meste af det næste århundrede med i vor planlægning, og hvordan prognoserne så ellers vil blive, så tror jeg, at pengene nok bliver tjent ind. Jeg tror også, det sker på den måde, at sliddet bliver mindre måske, hvis trafikprognoserne skulle blive mindre, end man havde tænkt sig. Jeg tvivler altså på, i hvor stort omfang det sker, medmindre vi gør noget ud af at føre trafikken over til kollektiv trafik, men der vil stadig væk være et behov også for et vejnet på alle områder, og derfor tror jeg, at vi kan tage beslutningen, ikke i dag selvfølgelig, men ved en senere lejlighed, og vi kan prøve på at nå frem så langt som muligt og få en afgørelse, så vi kan komme i gang med det.

Hr. Lowzow mente, at vi næsten var kommet for tidligt med redegørelsen, for undersøgelser må ikke foregribes, havde der stået flere gange. Men så vidt jeg husker, var det efter et møde i udvalget om offentlige arbejder, at vi traf beslutningen om at få en trafikpolitisk redegørelse, og der var ingen, der protesterede i hvert fald i trafikudvalget på det tidspunkt. Derfor har jeg følt mig forpligtet til at komme med den så hurtigt som muligt, og jeg tror også, at vi ud af denne debat kan få et godt arbejdsgrundlag.

Så sagde hr. Lowzow, at der stod noget forfærdeligt i den skriftlige redegørelse på side 8, her kunne man virkelig se, at nu skulle man fratages alle søndagsture, fritidsture og en lang række andre ting. Jeg må lige gøre opmærksom på, at det er i bilaget, det står. Det står ikke i selve redegørelsen, det står i bilaget til redegørelsen, hvor man skildrer problematikken omkring kollektiv

trafik, veje, tog og det hele. Det er noget helt andet end det, hr. Lowzow vil sige, at her er en standpunkttagen og et forslag nærmest. Vi har ikke på noget som helst tidspunkt ment, at befolkningen skal presses over i et kollektivt trafikmønster. Jeg er tværtimod enig med hr. Svend Erik Sørensen i, at man selv skal bestemme, om man vil køre i bil eller i tog, ja, eller sejle eller køre på cykel, eller hvad man vil. Det, vi vil, er at lave et kollektivt trafiknet, som er så attraktivt, at folk måske vil bruge det i højere grad, end man har gjort det før, og dermed spare samfundet for en lang række ressourcer, energispild osv., og vi vil også prøve på at forhindre en større miljøforurening. Som jeg sagde det i min redegørelse: hvor meget man end kan holde af veje og vejplanlæggere, så er det jo ingen nydelse at få de store motorveje til at gennemsyre hele vores land. At der er krav, der skal opfyldes, derom er der ingen tvivl, men vi skal også tage miljømæssige hensyn, og det er det, vi forsøger.

Jeg har den opfattelse, at hr. Lowzow ikke skal være så bange for HT-systemet ude i landet, for det, der kommer, er, som vi har sagt det før, ikke en lov om, at det skal gøres. Det er en rammelov, der giver muligheder for at gøre det dér, hvor man har lyst til at lave det, og hvor man bliver opmuntret af eksemplet fra København. Det står enhver frit for at gøre det, men vi vil gerne give muligheden for, at man kan gøre det dér, hvor kommunerne eller amterne måtte ønske det. Der er en væsensforskel i forhold til at sige, at det er en lov, som skal efterfølges.

Jeg er enig i betragtningerne om de mindste flyvepladser, også i forhold til erhvervslivet, men jeg vil dog gerne sige, at det bliver også et spørgsmål om luftkorridorer, altså trafikken de forskellige steder. Så vidt jeg ved fra forskellige piloter, er der allerede ved at blive ganske godt trafikeret i luften, og det bliver altså på anden måde udgifter, staten kommer til at betale ved hele den trafikstyring, der så skal finde sted fra de forskellige lufthavne. Det kan også give problemer.

Jeg er helt enig i spørgsmålet om skibsfarten. Når jeg ikke er gået nærmere ind på hele den problematik, selv om det er nævnt flere steder, skyldes det bl. a., at der ligger en havnelov på folketingets bord, og jeg

[Ministeren for offentlige arbejder.]

synes, det er rimeligere, at vi diskuterer det under dette punkt, end at vi gør et stort nummer ud af det i dag.

Så skal jeg sige til hr. Kurt Brauer, der talte om planlægningen og det parlamentariske indslag, at jeg har en fornemmelse af, at i udvalget om offentlige arbejder har vi egentlig fået et ganske nært samarbejde, hvor man kan stille sine spørgsmål og i næsten alle tilfælde få, skal vi sige relevante svar, og jeg tror, det samarbejde kan udbygges. Jeg tror i høj grad, at den politiske situation på mange måder tilsiger, at man får, skal vi sige et samspil mellem folketingsudvalg og regeringens forskellige medlemmer. Jeg tror, der er en mulighed for at køre videre, samtidig med at man får en sådan planlægningsafdeling i trafikministeriet, der er til rådighed, når man har noget at spørge om. Jeg tror godt, det stort set kan løses inden for de givne rammer.

Så skal jeg sige om Københavns kommune, at jeg erkender, at der er særlige forhold i forbindelse med Københavns kommune, der er belastet bl. a. af en udflytning og alle de andre problemer, vi kender, og som vi også må drøfte i udvalget til sin tid.

Så blev der spurgt om, hvilke ændringer der skulle komme i hyrevognslovgivningen. Sigtet med det arbejde er at indpasse hyrevognslovgivningen i den lovgivning, som gælder for de øvrige erhvervsmæssige persontransporter. Det gælder især bustransporten, buslovgivningen, som der også kommer forslag om.

Hovedsigtet i den nuværende lov bliver bevaret. Man vil gøre reglerne mere fleksible, så de bedre passer til de forhold, der gælder i de store bysamfund og i de mindre samfund. Ud over at man gør det muligt at benytte hyrevogne til løsning af kollektive transportopgaver i det omfang, der måtte vise sig behov derfor, kan jeg af væsentlige konkrete ændringer, som kommer på tale, nævne adgangen for hyrevogne til at foretage lejlighedsvis befordring af hastende pakke- og brevforsendelser, en stramning af kravene til bestillingskontorerne i de store bysamfund her i København og indførelse af vandelskrav til bevillingshavere og chauffører.

Til hr. Svend Erik Sørensen skal jeg blot bemærke, fordi jeg tidligere har givet en

række svar på det, der blev rejst også i hr. Svend Erik Sørensens indlæg, at med hensyn til de lufthavne, der skal nedlægges, er det jo forudsætningen, at den faste Storebæltsforbindelse er kommet. Det er altså ikke noget, man kan sige i dag. Jeg vil næsten tro, at trafikunderlaget eller personunderlaget vil afgøre, hvor man ikke længere kan opretholde indenrigslufthavne. Det, der er baggrunden, er jo, at får man den faste forbindelse, får man intercitytog, der kører endnu hurtigere, end de gør i dag, så er der nok en lang række steder, hvor man ikke mindst i vintermånederne vil benytte netop dette trafikmiddel for at komme hurtigt frem og være sikker på at komme frem. Jeg ved af egen erfaring, hvordan folketingsmænd kan have det, når de hænger i Kastrup lufthavn og skal til et møde i Jylland og kunne have nået det med et tog.

Hr. Freddy Madsen spurgte om årsagen til at opgive Citybanen, tunnelbanen, som der også er talt om, vi har jo en lov om det. Jeg tror ganske simpelt, at udviklingen er spadseret hen over disse baner. Jeg tror, at det mindre antal mennesker i København, det mindre antal arbejdspladser og de enorme udgifter, der ville være i dag, betyder, at vi nok må anse den for urealisabel. Til gengæld er jeg enig med hr. Sigsgaard i, at så er der andre områder; man må sætte ind på, trafiksanering og en række andre ting, der kan forbedre den trafik, vi har i København.

Vedrørende spørgsmålet om restriktioner synes jeg, at hr. Sigsgaards udtalelser var selvmodsigende. Først sagde han, at det var kommunerne, der skulle afgøre det, men derefter sagde han, at der manglede jo et reelt lovgrundlag for at kunne gøre det, og det er det, jeg har været lidt inde på. Vi kunne måske også se på den side i vores trafiklovgivning, at man sagde: hvilke normer og standarder skal der være for det for at kunne gennemføre noget sådant? Det mener jeg af mange grunde, men også i meget høj grad af de færdselssikkerhedsmæssige grunde, der kan være årsag til at tage mere ind i billedet i trafiklovgivningen, end vi har gjort tidligere.

Jeg skal ikke gøre flere bemærkninger om Store Bælt, men kun sige, at der ikke er tale om, at det koster flere milliarder kroner mere. I den rapport, der kom, er der tale

[Ministeren for offentlige arbejder.]

om, at det kan koste omkring 1 mia kr. mere, når begge ting er på plads.

Om hele det spørgsmål, der ligger om regionplanlægningen, kan jeg først og fremmest sige, hvad jeg har sagt før, hvor jeg omtalte den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet i min redegørelse, at dér er jo nemlig regionplanen i nøje overensstemmelse, så vidt jeg har erfaret, med den redegørelse, jeg har afgivet.

Dernæst vil jeg, hvad angår bevillingerne til vejbyggeri, fremhæve, at selv om jeg som omtalt i redegørelsen mener, at den skete reduktion i vejbudgetterne må fastholdes, så skal der stadig væk bygges veje, ikke til det københavnske motorgadenet, det vil jeg også gerne sige, men der skal stadig væk bygges veje, der er f. eks. lufthavnsmotorvejen. Jeg mener generelt, at der bør afsættes de nødvendige midler til at gennemføre det forslag til regionplan, som staten og hovedstadsrådet kan forhandle sig til rette om, og det er det, de gør her i efteråret. Det gælder også på vejområdet, at byggeriet må ske under skyldig hensyntagen til de kollektive trafiktilbud og miljøforholdene. Derfor er jeg indstillet på at støtte regionplanens hovedtanke, at skabe en ring af aflastningscentre i B V-linjen, og jeg kan støtte bestræbelserne på at dreje byudviklingen mod syd-vest.

Så er der endelig et par bemærkninger til enkelte medlemmer af folketinget. De koncentrerede sig jo i særdeleshed om Allsundbroen, og dér vil jeg gerne sige — det står også i den skriftlige del — at regeringen betragter det som et påkrævet anlæg at få gennemført. Jeg vil også gerne sige, at de gange, jeg har besøgt Sønderborg, har jeg sagt, at jeg forstod hele problematikken. Jeg har også sagt, at jeg vil være med til at fremme det, men til gengæld understreget, at pengene ikke var der i øjeblikket. Det er ikke noget, ministeren alene kan bevilge; det er noget, som folketinget og folketingets trafikudvalg kan sige at man nu sætter i gang.

Jeg understreger, at det ikke var et forslag i min redegørelse, som hr. Ingomar Petersen sagde, men det var en anvisning på, hvilken problematik der kan opstå omkring disse ting. Det er noget, folketinget tager stilling til, men jeg påviser bare de forskellige muligheder, der er. Jeg synes nok, at

hvis man ellers bliver udsat for: ja men kunne du nu ikke have påvist det, kunne du ikke have peget på den mulighed, så er det jo ligesom at manipulere med os. Der er jo nye tanker i alle disse ting, som skal lægges frem på bordet, og som må afgøres af folketinget. Det mener jeg altså er sket, og nu må vi tage det op, og hvis vi kan blive enige, så mener jeg, at projekteringen snarest muligt, som der også står, skal finde sted.

Det var altså en positiv holdning, jeg havde til Allsundbroen. Derfor har hr. Dohrmann taget fuldstændig fejl, da han sagde, at jeg sagde det ene det ene sted og det andet her. Jeg har stadig væk en positiv holdning til det, men det er folketinget, der skal bestemme det, og jeg skal lægge tingene frem.

Jeg har svaret hr. Guldborg, og jeg er meget enig i de bemærkninger, hr. Knie-Andersen kom med.

Jeg synes, det er positivt, at vi har fået denne diskussion, og jeg ser frem til et udvalgsarbejde, der bliver af lige så positiv karakter.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Vi går herefter over til anden omgang.

Kampmann (S):

Jeg skal ikke forlænge debatten så kraftigt. Det er meget vigtigt, at det ikke blot bliver ved redegørelsen fra ministeren fra i onsdags og herefter debatten i dag, men at debatten også munder ud i en række konkrete beslutninger. Derfor vil redegørelsen nu overgå til trafikudvalget, og vi vil meget hurtigt i trafikudvalget trække de spørgsmål frem, som kræver en konkret stillingtagen. Der er jo allerede nævnt et par stykker omkring Store Bælt og omkring Farølinjen. Der er også andre linjeføringsproblemer, som ikke har været omtalt, og som jeg mener at vi i løbet af meget kort tid skal tage stilling til i trafikudvalget.

Jeg skal ikke deltage i hr. Lowzows og hr. Glensgårds forsøg på at overhale hinanden højre om. Det er i virkeligheden en sjov dans, jeg ved ikke rigtig, hvordan den ser ud mere i praksis, nu har jeg bare beskæftiget mig med de verbale udskejelser, men der er nogle uklarheder af definatorisk karakter, når hr. Glensgård og hr. Lowzow taler om denne socialistiske redegørelse eller i hvert

[Kampmann.]

fald, som hr. Lowzow siger, en redegørelse med socialistisk præget målsætning og socialistisk statsstyringsprog. Værre kan det næsten ikke være, når man forsøger at appellere til samtlige negative værdiladninger på én gang i håb om, at det dog skulle lykkes at ramme et eller andet sted. Det kræver for mig en afklaring af, hvorvidt man opfatter en kollektiv trafik som særlig socialistisk — det kan den være, men den behøver ikke nødvendigvis at være det — eller om man opfatter statsstyring som særlig socialistisk. Det kan den være, men behøver heller ikke nødvendigvis at være det.

Vi har jo gennemført styringslove på normalt liberale markeder. Jeg tænker her først og fremmest på godskørselsloven, som jo blev gennemført efter kraftig anmodning fra Landsforeningen Danske Vognmænd, som i den sag som i mange andre sager var ganske enig med SID om behovet for en vis styring af godskørslen. Det var en lov, der også fik en vis støtte, har jeg vel lov til at sige, hos venstre og hos venstres ordfører her i dag. Det gjorde man, fordi man var klar over, at der skulle anlægges visse samfundsmæssige syn, visse ressourcemæssige syn og også visse syn til gavn for selve erhvervet. Uden at jeg da tror, at erhvervet og vognmændene vil kalde det et typisk eksempel på en vidtgående socialistisk lovgivning, havde den formentlig ikke fået den skæbne, den fik på det tidspunkt, og så var den formentlig blevet modarbejdet i sit videre forløb, men tværtimod er den blevet positivt modtaget og bliver det formentlig også fortsat. Det, der er det afgørende, er, at vi erkender, at i en lang række trafikpolitiske spørgsmål er det samfundsøkonomiske kalkuler, der skal anlægges, og ikke altid privatøkonomiske kalkuler. Hvis ikke man har det syn, så kan man ikke inddrage spørgsmålene om miljøet, om ressourcerne, om sikkerheden, for disse størrelser indgår normalt ikke i de sædvanlige privatøkonomiske kalkuler, men kræver samfundsøkonomiske kalkuler.

Så skal jeg til sidst sige omkring Storebæltsspørgsmålet, som en række ordførere, sidst hr. Guldborg, og ministeren var inde på, at det rigtige formentlig er, at vi meget hurtigt fra trafikudvalget med den tilslutning, det kan få, stiller et ændringsforslag til

anlægsloven. Den skal, så vidt jeg forstår, have tre behandlinger, og så kan vi få en egentlig Storebæltstrøftelse her i folketinget. Det siger jeg ikke, fordi jeg på nogen som helst måde ønsker at forsinke beslutningen om Store Bælt, tværtimod har det været længe nok, men en afklaring må der til, og en manglende afklaring er det samme som en forsinkelse. Vi ønsker altså denne afklaring, og jeg håber, vi i trafikudvalget kan blive enige om denne fremgangsmåde, som vil bringe os afklaringen.

Holmberg (V):

Jeg vil gerne have lov at takke ministeren for de ret udførlige besvarelser af de spørgsmål, jeg har stillet. Jeg er selvfølgelig udmærket klar over, når jeg nævnte hyrevognene, at det ikke er ministeren for offentlige arbejder, der har at gøre med afgifter, men ministeren gik altså ind på tanken om i alt fald at ville drøfte det, i det her tilfælde med skatteministeren. Jeg tror egentlig, det er meget opportunt at nævne netop nu, for af mange forskellige grunde, både kollektive og økonomiske, vil det være rigtigt at tage op i alt fald til debat.

Så takker jeg endvidere ministeren for hans bemærkninger om Grønland. Heri lå altså ingen afvisning af eventuelle EF-penge til Grønland. Jeg tror nemlig, at vi trænger til at få drøftet netop den del af Danmark, som hedder Grønland. Vi er jo nogle, der har været deroppe, og vi ved, at helikoptertjenesten jo egentlig fungerer vældig godt, i alt fald i klart vejr. Men den har ingen radar, og det bremser turismen, det er der ingen tvivl om, og det er alt for dyrt i drift. Med det, der i øvrigt måske begynder at ske på Grønland, tror jeg, det er klogt, at vi herhjemme interesserer os måske lidt mere for det problem, end vi i almindelighed vist gør. Vi har jo én stor lufthavn deroppe, men der bliver sikkert brug for bare 1-2 flere. EF-penge er altså ikke udelukket, og jeg regner som en selvfølge med, at ministeren og ministeriet går videre med tanken, og hvis muligheden er der, ville det i alt fald være et godt sted at bruge dem.

Så fik jeg knap nok svar på mit spørgsmål om, hvad ministeren tænkte på i forbindelse med afgifter, om der blev højere afgifter. Jeg fik i alt fald det svar i forbindelse med akseltryk og de amerikanske forsøg, at de

[Holmberg.]

ikke kan bruges hjemme i Danmark. Det vidste vi i og for sig også godt, men nu fik vi en bekræftelse på det. Når jeg har trukket det frem i debatten, er det i og for sig, fordi vi jo mange gange fra forskelligt hold hører, at en af grundene til, at DSB kører med underskud — jeg skal ikke komme ind på det i sidste omgang her — er, at de har så mange forpligtelser, som de private ikke har, og det er også rigtigt.

Det ligger ligesom i luften, at de private vognmænd ingenting betaler. Hvis ministeren tænker på en højere afgift, så vil jeg altså være betænkelig af mange forskellige årsager, men vil sige i forbindelse med, hvad lastbilerne egentlig betaler i afgift, at de, der måske tror, at de omtrent kører gratis på vejene, tager helt fejl. En større lastbil med anhænger betaler 13.000 kr. årligt, og kører den på udlandet, betaler den 16.000 kr. årligt for en enkelt bil. Om det så passer til vejsliddet, ja, hvem kan vel egentlig bedømme det? Men de, der tror, de kører gratis, tager i alle tilfælde fejl. Til dem, der i øvrigt tror, at vi måske kan ændre en hel del på konkurrenceforholdet mellem bane og biler ved en stor forøgelse af de afgifter her — vi kan næsten sige op til 100 pct. — der tror, at det særlig ville have indvirkning på konkurrenceforholdene, vil jeg sige, at det tror jeg ikke; det vil nærmest bare betyde højere omkostninger.

Så bare én ting mere til sidst, det har ikke været med i billedet, men det er i alle tilfælde ting, som vi sikkert vil stille spørgsmål om i udvalget, det vil jeg da i alle tilfælde. Mens vi har siddet her under debatten, har jeg fået et stykke papir — jeg angiver naturligvis kilden: FDM-kommentar til den trafikpolitiske debat. Her står naturligvis en hel del, men de gør opmærksom på, at kollektiv trafik er meget dyr, og fortsætter:

„I dag er det i realiteten dobbelt så dyrt at transportere samme person én kilometer kollektivt, som det er privat, når man tager hensyn til Danmarks Statistiks oplysninger om fyldningsgrad og udgifter for de forskellige transportmidler.“

Det er ikke for på nogen måde at gyde malurt i bageret i forbindelse med, at vi alle sammen er indstillet på det rigtige i den kollektive trafik, men skriver en organisation af den størrelse her, så er det i alle tilfælde

naturligt at spørge om rigtigheden i beregningerne.

Glensgård (FP):

Nu sagde ministeren, at han gerne ville svare hr. Svend Erik Sørensen på det med indenrigsflyvningen. Jeg skal selvfølgelig ikke tage hr. Svend Erik Sørensens spørgsmål op, men jeg rejste det samme spørgsmål. Jeg vil gerne citere fra ministerens mundtlige redegørelse:

„Med hensyn til indenrigsflyvningen tror jeg, vi kan fastslå, at der ikke er noget behov for oprettelse af flere indenrigsruter her i landet. Man kan tværtimod rejse det spørgsmål, om vi ikke har for mange.“

Deri ligger i hvert tilfælde helt klart for mig, at ministeren har en eller anden idé om, at der sikkert er for mange. Ministeren fortsætter senere:

„... er der for mig ingen tvivl om, at grundlaget for visse indenrigsruter senest til den tid falder helt bort.“

Så må det dog være rimeligt at bede ministeren nævne, hvad det er for nogle ruter, han taler om, eller hvad det er for nogle, han har i tankerne, og ikke blot skyde spørgsmålet hen med, at vi nok alle er enige om, at den flyveplads, som ligger lige på den anden side af Storebæltsbroen, forsvinder, hvis broen kommer.

Jeg var også glad for, at ministeren tog om ikke et stort forbehold, så dog et vist forbehold. Ministeren sagde: jeg håber, at HT bliver en økonomisk succes. Jeg er lige ved at tro, at vi godt kunne støtte ministeren, hvis det var således, at han kunne sikre os det. Men jeg er klar over, at det kan ministeren ikke, og det er sådan set deri, problemet ligger. Det er helt klart, at i den DSB-planredegørelse, vi har fået, og som ministerens trafikredegørelse bygger på, er der forskellige ting, som jeg i hvert tilfælde mener det vil være forkert at opbygge en trafikpolitik på. Jeg vil godt citere DSBs redegørelse, Plan 90, side 8:

„Det eksisterende beskatningssystem for lastbiler er set med internationale øjne lavt. Endvidere mangler det en struktur, der svarer til de tunge lastbilers meget betydelige slid på vejene. Der har derfor været en tilskyndelse til at anvende større vogne end samfundsmæssigt ønskeligt.“

Dette er dog en påstand, som vi nok må

[Glensgård]

have underbygget en lille smule, men det er samtidig en påstand, som ministeren bygger sin redegørelse på, ganske vist med en anden påhæftning, idet man siger, at Landsforeningen Danske Vognmænd ikke ønsker aksestrykket sat op. Man er altså også enig i, at der ligger en vis fare, men man bygger altså en trafikpolitisk redegørelse på en påstand, der ikke er underbygget eller i hvert tilfælde set med mine øjne ikke er underbygget. Dét vil jeg godt have at ministeren ligesom forklarer lidt om, hvordan man kan underbygge disse ting.

For mig at se er der også visse visioner i DSBs Plan 90, men jeg er bange for, at de visioner løber for vidt, hvis det er således, at vi skal tænke på, at DSB efterhånden overtager bogstavelig talt enhver form for, jeg er lige ved at sige trafik herhjemme. Man har sådan en eller anden idé om, det ligger som en undertone, at man godt kunne tænke sig fremover at overtage biludlejningsfirmaer, man kunne godt tænke sig fremover, at man skulle gå hen og købe en billet, hvor der forlods var bestilt en taxa til én, og alle disse ting. Det er i hvert tilfælde set med mine øjne en farlig vej. Det er muligt, at jeg læser rapporten lidt anderledes, end ministeren gør, men så synes jeg, vi skal have de ting frem.

Lige til sidst omkring Alssundforbindelsen synes jeg, det skal være helt klart, at ministeren i bilaget skriver:

„Etableringen af en ny Alssundbro sammen med en forlægning af hovedlandevejen Kruså-Sønderborg til nord om Sønderborg er også under overvejelse.“

Det er straks lidt anderledes end det, ministeren stod og sagde her fra talerstolen: den er under overvejelse. Det kan den være 10 år frem i tiden. Men jeg vil godt høre, om ministeren vil arbejde på, at den Alssundbro bliver fremskyndet nu, for hvis ikke ministeren vil det, så må vi tage vores forslag til folketingsbeslutning op fra sidste år, hvor vi markerer, at den Alssundbro er en nødvendighed, og at den skal fremskyndes nu og her. Men hvis ministeren vil markere, at han fuldt ud er indstillet på at arbejde for en fremskyndelse af den Alssundbro, kan vi selvfølgelig undgå dette ekstra lovgivningsarbejde.

Til sidst bare lige en lille kort bemærkning. Ministeren sagde, at vi altid fik hurtige og relevante svar. Jeg ved ikke, om ministeren her særlig tænker på Lyngbyvejens indføring.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Der er kun et par korte bemærkninger fra min side.

Det svar, som ministeren gav mig med hensyn til H-H-forbindelsen, vil jeg godt kommentere ganske kort. Jeg kender godt den argumentation, at det var et dansk ønske, at man fik tunnelen mellem Helsingør og Helsingborg med i de aftaler, som vi altså ikke var i stand til at realisere. Jeg må forstå det sådan, at det var et ønske, som den danske minister fremførte over for den svenske minister, altså ønsker, der har været udvekslet på ministerplan. Hvis vor nuværende minister vil gøre sig den ulejlighed at slå efter i de forhandlinger, som fandt sted i den svenske riksdag, da man dér skulle tage stilling til Øresundsaftalerne, så vil han se, at adskillige medlemmer fra det svenske socialdemokrati, vel hele partiet, vel hele folketpartiet og også medlemmer af, jeg tror endda formanden for Centerpartiet, gav udtryk for, at man burde opprioritere H-H-forbindelsen fremfor K-M-forbindelsen.

Jeg siger det, fordi jeg synes, at vi er nødt til ligesom at prøve at undersøge de muligheder, der måtte være. Det kunne jo ske, at den linje så kunne slå igennem, når man nu ved, at den store mundfuld bliver vi ikke i stand til at tage med hensyn til hele Øresundsområdet.

Og spørgsmålet om Store Bælt: jeg er enig med ministeren om, at tiden ikke er inde til, at vi nu sætter store nye undersøgelser i gang. Det er heller ikke nødvendigt, for de er foretaget om Store Bælt, og vi har et vældigt godt materiale om Store Bælt. Det eneste, jeg ønsker, er, at vi nu i den forhandling, vi får, inden vi skal træffe den endelige afgørelse, nok en gang tager et check på, om der er prisforskelle af nogen væsentlig betydning mellem, om man vælger højbroen på de 4 km, eller om man tager en tunnel på de 4 km, hvor Østerenden er dybest. Der må være nogle fordele, hvis man kunne vælge tunnelen, fordi man derved ikke skal bede

[Bilgrav-Nielsen.]

skibsfarten om at indpasse sig i gennemsejlingsfagene med 400-600 m's afstand, men kan give dem en fri passage på 4 km.

Andre ting kunne nævnes, men det er altså ikke fra min side et ønske om, at noget skal standses, fordi nye undersøgelser skal i gang. Det er kun et spørgsmål om at ajourføre oplysninger, vi har, og som dog stammer fra 1972.

Lowzow (KF):

Mine bemærkninger til ministeren i første omgang vedrørende hele debatten synes jeg nu sådan set har slået meget godt til. Jeg er da kun glad for, at ministeren følte sig forpligtet til den, men vi kunne måske have fået endnu mere ud af den på et andet tidspunkt.

Der blev talt noget om spørgsmålet om et HT-system ude i landet. Det, jeg er bange for dér, er ved et pres fra folketinget at presse noget igennem, som er ganske uønsket. Jeg er bange for, at man så senere kommer i den situation, hvad jeg ved en anden lovs behandling har sagt herinde i folketinget, at man lægger beslutninger ud ude omkring, og så kommer man og bliver forskrækket over det, de dog kan beslutte derude, og må så gribe ind bagefter igen. En trafikordning som den københavnske, lavet mellem to provinsbyer, er noget helt andet. Man skiller da handelsområderne og handelslinjerne ved at begynde at lave det, og det kan være meget, meget ødelæggende for det almindelige handelsliv, der eksisterer i provinsen, hvor der ikke kun er ét kraftcenter, det arbejder henimod.

Ministeren sagde noget om, at der var forfærdelig tæt trafik her i luften. Åh, skal vi nu ikke holde os på jorden, havde jeg nær sagt, for sammenlignet med udenlandske tal så er det meget, meget minimalt. Jeg har en vis erfaring på det felt og ved i hvert fald, at der i forhold til internationale forhold er meget lidt lufttrafik i Danmark.

Her bliver jeg ked af, at jeg kommer til at svare både hr. Kampmann og ministeren på samme tid, men det er vel nærmest til hr. Kampmann, der sagde, at jeg i mit første indlæg havde sagt socialistisk prægede generelle linjer, og at når man ønsker at ramme et eller andet sted, så slynger man sådan noget ud. Jeg vidste slet ikke, at jeg ramte

så hårdt over for socialdemokratiet, når jeg sagde, at der var en socialistisk præget linje i det. Jeg var da ikke klar over, at det var noget så chokerende at sige til det regerende socialdemokrati. Men selvfølgelig, hvis de ikke vil høre det, så må vi jo finde andre ord. Altså starter man med i vores parti at synes, at det er socialistisk præget, og jeg kan forstå, at SF var af nogenlunde samme mening. Så må det ligge et sted derimellem, hvor det ikke er så fint at være socialist.

Så var der spørgsmålet om H-H-linjen. Jeg vil godt spørge, om der blev nedsat et udvalg eller en undersøgelseskommission for Øresundslinjen. Det blev her sagt, at H-H-linjen ikke kan trækkes ud. Hvad kan ministeren oplyse om de forhandlinger, der er sket mellem Danmark og Sverige på det område? Da vi gik ind i den hensigt at få dette gennemført, sagde man, at det ikke nødvendigvis skulle forløbe 2 år. Man ville prøve at gøre det hurtigere færdigt, hvis man kunne. Det var, hvad der blev forelagt folketinget. Jeg kunne godt tænke mig at høre, hvad der er sket i mellemtiden.

Så vil jeg godt høre, når vi taler om vejtrafikken: det er kommet mig for øre, at man — nu roste jeg vejdirektoratets plan — eventuelt har planer, som ikke er fremlagt; der er alternative planer, hvor man arbejder med ned til 350 mill. kr.s budgetramme. Det er noget, vi ikke kender til, mener jeg. Hvis — jeg kan huske forkert, men jeg håber ikke, jeg gør det — der i folketingets trafikudvalg ligger alternative løsninger, som ikke har været os i hænde her til forhandlingerne i dag, så vil jeg meget gerne vide det, for så skulle vi jo faktisk begynde debatten om det spørgsmål igen.

Endelig siger ministeren til mig, at det ene kun er et bilag til det andet. Ja men jeg formoder da, at når ministerens navn står under det, så er det lige så godt, ligegyldigt om det bliver læst op, eller vi selv skal læse det. Det stiller selvfølgelig visse krav til os, at vi skal læse det, men alligevel.

I bilaget står der „... til belysning af indholdet af den mundtlige redegørelse er fremlagt i nærværende skriftlige bilag ...“, altså en belysning af, hvad det, der sker i det første, vil medføre. Jeg går så tilbage til det første, og dér står, at en større del af midlerne anvendes til kollektive trafikformål på bekostning af foranstaltninger til gavn for

[Lowzow.]

den individuelle trafik. Så går jeg ind i det bilag, hvor jeg skal søge, og finder ud af, hvad denne formulering vil medføre: restriktioner over for personbiltrafikken. Jeg må godt nok springe over, for jeg har ikke mere tid. Andre ting er de såkaldte fritidsture, som vil blive ramt, f. eks. familieture, ferieture, ferierundture, weekendudflugter. Som følge af serviceniveaue, der sænkes på vejene, har det kødannelse og lavere hastighed til følge. Hr. trafikminister! For det første er det det, jeg har refereret, og for det andet forstår jeg ikke, man kan tale om at opnå kødannelse og lavere hastigheder, samtidig med at man taler om ønske om større trafikikkerhed og bedre afvikling af trafikken.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Jeg tror, vi er nogle, der er ved at være sultne, så jeg skal fatte mig i korthed.

Jeg vil gerne sige tak for ministerens klare bekræftelse af, at der arbejdes energisk med liberaliseringen af charterbestemmelserne, og at forhandlingerne er begyndt. Så behøver man ikke at være så bange i fremskridtspartiet. Jeg er overbevist om, at efterhånden som denne liberalisering kommer, vil det vise sig ikke at skade rutetrafikken, men tværtimod gavne den. Bortset fra at vi her har et godt eksempel på et samspil imellem privatkapitalisme og statskapitalisme, så er jeg også overbevist om, at jo flere der kommer ud at flyve med charterflyene, jo flere vil også benytte ruteflyene til forretningsrejser og til ferierejser længere ud i verden, alene af den grund, at flere bliver flyveminded. Det drejer sig altså foreløbig om 800.000 på chartervinger om året.

Dansk charterflyvning har været banebrydende, både på nordisk og på internationalt plan, og fortjener al mulig støtte gennem lovgivningen. Nu har vi rost DSB og med rette, men vi bør også rose Sterling Airways, Conair, Maersk Air og Scanair. Her er virkelig noget, som vi har grund til at være stolte af som danskere. Tak for bekræftelsen, hr. minister.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg skal tænke på de sultne og også gøre det kort.

Jeg kan sige til hr. Holmberg, at jeg synes egentlig, jeg gav ham et svar. Jeg sagde, at det, jeg tænkte på, det var systemet, strukturen. Det var spørgsmålet om, hvorvidt vi skulle gå over fra at anvende faste periodiske afgifter til variable afgifter. Jeg sagde ikke noget om en afgiftsforøgelse, altså om der skulle være et større provenu. Jeg sagde, at det er noget, jeg tror vi først kommer til at tage op i det øjeblik, vi når frem til, at vi skal diskutere forøgelsen af akseltrykket.

Spørgsmålet om FDM. Jeg har ikke de tal og var ikke hurtig nok til at opfatte dem i farten, men hvis jeg får dem, skal vi selvfølgelig sørge for, at der bliver lavet en undersøgelse af beregningernes rigtighed.

Så til hr. Glensgaard skal jeg igen sige vedrørende spørgsmålet om indenrigsflyvning, hvilke lufthavne der skal nedlægges, at jeg fastholder altså, at det kan jeg ikke sige i dag, for det kommer an på, hvor langt DSBs Plan 90 er gennemført. Det kommer an på, hvor hyppigt tog går, hvor høj farten er jo i høj grad, og det kommer an på, om der er kommet en fast Storebæltsforbindelse. Det er afgørende for, hvordan indenrigsflyvningen vil blive i fremtidens Danmark, og da kan jeg ikke på nærværende tidspunkt, hvor vi end ikke har vedtaget at lave en fast forbindelse, stå og sige, at det er den lufthavn, og det er den lufthavn. Det, der er det sandsynlige, er selvfølgelig, at det er de lufthavne, der ligger sådan, at DSB kan betjene det næsten lige så hurtigt, som man kan flyve derover. Det er da ganske givet, at det er dem, der vil være mest i farezonen, om de kan opretholde et passager-tal, der gør, at de er rentable. Så kan man regne det ud med en radius, men ingen ved, hvornår det bliver, hvordan det bliver, og at stå her og sige, at det er dem og dem, der bliver nedlagt, synes jeg altså ikke ville være rimeligt.

Så vil jeg også godt sige, at der er én ting, som jeg beundrer hos hr. Glensgård, og det er hans fantasi. Hvad han kan få ud af de forskellige taler, redegørelser og alt muligt andet, og hvad han kan lægge i det, overgår alle andres fantasievne. Men det gør selvfølgelig, at debatterne bliver lidt mere urealistiske, for jeg synes nok, at en række af de betragtninger, der kom frem — også om Allsund — var meget urealistiske. Jeg mener, at der er et meget påkrævet behov for

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Allsundbroen, det har jeg sagt tidligere, men jeg kan ikke stå og sige, at den bliver fremmet her i folketinget, når jeg ved, hvordan dette folketings sammensætning er. Det er ikke sikkert, at den bliver fremmet, vi har en række andre store projekter, der skal gennemføres. Der bliver en prioritering. Det bliver folketingsudvalget og folketinget, der sammen med regeringen kommer til at lave den prioritering og ser, hvor vi kommer frem.

Jeg ser gerne, at Allsundbroen rykker op så højt som muligt, men der er altså også en række andre ting, og jeg kan fortælle hr. Glensgård, hvis han ikke skulle vide det, at der er adskillige amter og kommuner, der strækker sig fra Skagen til Gedser, som man sagde i gamle dage, og fra Bornholm og til Esbjerg, som kommer og siger: ja, det er vældig godt, men nu skal det her altså laves, for det er dog det vigtigste af alt i hele landet. Det er det også, det vil jeg gerne erkende, for den enkelte region, det enkelte amt, den enkelte by, men det er bare et spørgsmål, hvilke ressourcer vi har til det, og det må vi altså tage ind i overvejelserne og lave den prioritering.

Så endelig til hr. Bilgrav-Nielsen: jeg ved da godt, at der også er nogle, der har sagt dette om H-H-linjen i den svenske riksdrag, men det var altså ikke den svenske regering, og det var specielt ikke de svenske jernvåger, som var interesseret i denne løsning. Jeg mener, at tingene bliver undersøgt her, og så tager vi det op igen og ser, om der er nogen mulighed, og hvad løsningen bliver. Det er jo det, de skal fortælle os i den undersøgelse, der skal være færdig inden to år, og så må vi drøfte sagen på det grundlag. Der vil jeg altså henvise én gang til til, at det, vi vil mangle, hvis vi tager det ud af det, det er jo også det erhvervsmæssige, og det bliver også belyst for H-H-linjen i forhold til K-M-linjen. Det var det, vi manglede, og det var bl. a. en af grundene til at sætte den undersøgelse i gang. Jeg er meget tilfreds med det spørgsmål om prisforskellen imellem en tunnel og en bro. Det tror jeg vi kan klare meget hurtigt.

Så er der igen spørgsmålet om den socialistiske linje, og hvad dertil hører, og jeg må sige, at jeg ingen fornemmelse har af, at det er så ubehageligt, som hr. Lowzow tror,

tværtimod. Jeg mener blot, at det kunne være morsomt at gå langt længere, men jeg er så meget realist, at jeg ikke ville komme med et forslag og en redegørelse, som jeg vidste ikke har nogen som helst mulighed for at finde sangbund i denne forsamling.

Det, vi skal i øjeblikket, og det er det, jeg tror befolkningen venter, er, at vi finder ud af et samarbejde og får nogle resultater i stedet for kun at diskutere og lave spidsfindigheder over for hinanden, og det er egentlig min afsluttende bemærkning. Jeg håber på et godt samarbejde i udvalget.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Det er da muligt, at det af og til er en lille smule urealistisk, men det er jo desværre det, man må finde sig i, når man skal bygge på en redegørelse.

Det, der altså helt klart står i denne redegørelse, er, at ministeren udtrykker, at han mener, at der er for mange indenrigslufthavne. Der er ikke i dette afsnit taget forbehold over for, hvad der sker med Store Bælt og hastighederne for tog osv. Ministeren siger om indenrigsflvningen, at han mener, der er for mange lufthavne, men så må ministeren da også kunne svare, o. k., ikke her, men så bare give en besvarelse gående ud på, at jeg får det om 8 dage. Bare jeg får et relevant svar, det gør ikke så meget, om det bliver et hurtigt svar.

Jeg vil så godt lige vedrørende det sidste, som ministeren ikke svarede på, spørge, om det er rimeligt, at man bygger en sådan DSB Plan 90 på påstande, som tilsyneladende ikke kan underbygges fra ministeriets side.

(Kort bemærkning).

Lowzow (KF):

Jeg er sikker på, at det er en forglemelse fra ministeren, men jeg spurgte, om der var en alternativ vejplan udarbejdet med andre normer end dem, der er udvalget bekendt.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Nu bliver man efterhånden lidt i tvivl igen, og derfor vil jeg spørge ministeren klart og tydeligt: vil ministeren forsøge at få den Allsundbro fremskyndet mest muligt?

[Dohrmann.]

Det er ganske rigtigt, som hr. Glensgård sagde, at vi har et forslag liggende; vi har ikke fremsat det alene af den grund, at vi ikke vil skade sagen på nogen måde, men hvis ministeren ikke vil fremskynde sagen, så skal det frem nu.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Jeg kan sige til hr. Dohrmann, at jeg selvfølgelig vil være med til at fremme sagen mest muligt. Heri ligger ikke nogen tidstabel. Jeg vil fremme den så meget, som jeg har mulighed for det med de andre trafikprojekter, der ligger.

Så kan jeg til hr. Lowzow sige, at der ligger ikke nogen anden plan endnu. Jeg synes også, det fremgår af redegørelsen, hvori vi siger, at nu må vi sætte os ned og overveje, hvad vi skal lave i fremtiden, hvordan vejnettet skal udbygges i fremtiden, men der er andre ting, der skal ændres.

Så til hr. Glensgård: jeg må gentage min bemærkning om fantasi, for nok mener jeg, der er for mange lufthavne, men jeg drømmer ikke om at nedlægge nogen af dem i dag. Jeg mener ganske simpelt, at trafikunderlaget bliver for lille for indenrigsflyvningen, den dag vi får en fast forbindelse over Store Bælt, men der er da ingen tvivl om, at indenrigsflyvningen kunne være mere rentabel, hvis man havde samlet den på en anden måde på de forskellige ruter, måske haft den anderledes geografisk placeret og haft et større passagerunderlag. Men det betyder ikke, at jeg har i sinde at nedlægge dem, og det er altså dér, fantasien kommer hr. Glensgård til hjælp.

(Kort bemærkning).

Kampmann (S):

Man burde jo ikke bidrage til proportionsforvridningen, når vi skal diskutere principperne i den nuværende og kommende trafikpolitik, ved alene at koncentrere sig om Alsundbroen, således som hr. Dohrmann gør det. Med den tilknytning, han har til området, er det jo ikke så mærkeligt, at han koncentrerer sig herom, og da jeg bemærkede, at hr. Dohrmann sagde, at han ikke ville skade sagen ved at fremkomme med sit forslag til folketingsbeslutning herom, vil jeg give hr. Dohrmann det råd, at vi nu afven-

ter og ser den årlige lov om visse hovedlandeje og derefter tager beslutningen.

Anden næstformand (*Nathalie Lind*):

Hr. Glensgård for en kort bemærkning, og derefter henstiller jeg, at de korte bemærkninger afsluttes.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Besvarelsen vedrørende DSBs Plan 90 får jeg ikke nu; den må vi så tage i et samråd, og det er også i orden. Men nu har vi fået ministeren så langt, at ministeren anerkender, at han i dag mener, der er for mange lufthavne. Han vil ikke nedlægge dem, men hvad er det for nogle, der er for mange, hr. minister?

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

For ikke at sinke folketingset mere tror jeg næsten, jeg føler mig forpligtet til at tilbyde hr. Glensgård et kursus dels i at læse indenad, dels i almindelig landsplanlægning.

Hermed sluttede forhandlingen.

Anden næstformand (*Nathalie Lind*):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af folketingset Jes Schmidt, Arnfast, Brusvang og Erhard Jakobsen har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af registreringsafgiften for personbiler og forhøjelse af afgiften på benzin.

(Andre selvst. forsl. nr. XXIV).

Udvalget angående forslag til lov om ændring af lov for Grønland om kommuneskat (lovf. nr. 12) har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Finansudvalget har afgivet beretning over den af statsrevisorerne afgivne beretning om størrelsen og anvendelsen af statstilskuddene til Kofoeds Skole og dermed beslægtede selvejende institutioner. Eksemplarer vil blive omdelt.

Med skrivelse af gårs dato fremsender handelsministeren i henhold til § 19, stk. 2, i lov nr. 102 af 31. marts 1955 om tilsyn med

[Anden næstformand.]

monopoler og konkurrencebegrænsninger beretning over monopoltilsynets virksomhed i 1974. Endvidere fremsendes den tilsvarende beretning fra tilsynet med banker og sparekasser for 1974 samt beretning fra forsikringsrådet for 1974. Eksemplarer vil blive omdelt.

*Skriftlig fremsættelse af forslag***Ordføreren for forslagsstillerne (Jes Schmidt) (CD):**

Hermed skal jeg fremsætte *forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af registreringsafgiften for personbiler og forhøjelse af afgiften på benzin*, idet jeg i øvrigt henviser til forslagets tekst og de ledsagende bemærkninger.

Anden næstformand (Nathalie Lind):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes onsdag den 5. november kl. 13 med følgende dagsorden:

- 1) *Spørgsmål til ministrene.*
- 2) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om ændring af lov om veterinærvesenet samt om udøvelse af dyrlægegerning.
- 3) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om ændring af lov om kapitaltilførselsafgift.

- 4) *Første behandling af:*
Forslag til lov om statsgaranti for lån til tørkeramte landmænd.
- 5) *Første behandling af:*
Forslag til lov om ændring af lov om administration af Det europæiske økonomiske Fællesskabs forordninger om markedsordninger for frugt og gartneriprodukter m. v.
- 6) *Første behandling af:*
Forslag til lov om fisketegn.
- 7) *Første behandling af:*
Forslag til lov om boligfællesskaber.
- 8) *Første behandling af:*
Forslag til lov om ændring af lov om ejerlejligheder. (Udvidet adgang til opdeling af beboelsesejendomme) [af Gudme m. fl.].

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge henviste anden næstformand til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 15.29.