

[Ministeren for offentlige arbejder.]

er et balancepunkt. Med den stærke stigning, der er i bilismen, er der et punkt, som man efter min opfattelse ikke kan komme over, uden at det giver færre penge i kassen, selv om taksterne bliver højere. Derfor må man prøve at balancere på dette område, således at man ikke gennemfører takstforhøjelser bare for takstforhøjelsernes skyld.

Det ærede medlem havde også nogle venlige bemærkninger om de gamle lyntog. Det skulle vel være sådan en lille vittighed, at man blev søsyg, når man kørte med disse tog. Det afhænger nu noget af, hvor søstærk man er; der er nogle, der bliver søsyge bare af at se vand, og så er der andre, der er ualmindelig stærke, selv om det er hårdt vejr. Jeg skal ikke berømme de gamle lyntog — vi kender dem vel alle — men det ærede medlem ved jo også, at vi er i gang med at købe nye lyntog. Der er sat nogle ind, og der vil komme flere, men jeg vil gerne sige i denne forbindelse, at spørgsmålet om, hvor mange nye lyntog vi skal have, er et spørgsmål om, hvor hurtigt det går med at få en fast forbindelse over Store-Bælt, for den dag, vi har en fast forbindelse over Store-Bælt, har vi i og for sig ikke brug for lyntogene; så kan den moderne trækraft, vi har i MY-erne, udmærket varetage den opgave at bringe folk hurtigt fra det ene sted til det andet.

Det ærede medlem var også inde på S-banerne. Jeg tror, jeg allerede har svaret. Det ærede medlem gav udtryk for, at han mente, at der var et flertal i folketinget for Køgebugtbanen. Jeg føler mig altså ikke sikker, selv om jeg godt ved, at der er en stærk interesse fra de medlemmer, der selv skal varetage de lokale interesser, som de nu engang er sat til at varetage. Men jeg tror altså, det er rigtigt at gå den vej, jeg har skitseret over for det ærede medlem hr. Holmberg.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen berørte også tunnelbanerne og sagde, at han ville håbe, at uanset hvad finansieringsudvalget kom til af flertalsbeslutning eller flere mindretalsbeslutninger, ville jeg fremsætte lovforslag. Jeg vil gerne sige det på den måde, at jeg er indstillet på at fremsætte forslag, så snart disse kommissioner har afgivet deres betænkning og vi har haft en rimelig tid i ministeriet til at udarbejde

lovforslag. Jeg mener ikke, at det kan være afgørende, hvad kommissionerne kommer til af resultat; det afgørende må være, at vi får sagen løst, og det ærede medlem vil måske vide, at jeg allerede — det mener jeg selv — gjorde et stykke arbejde i 1958 for at få vedtaget loven om tunnelbaner, men det mislykkedes jo dengang på grund af uoverensstemmelser, som jeg ikke her nærmere skal komme ind på, men som drejede sig om finansieringen.

Videre var det ærede medlem inde på spørgsmålet om vejbygningen og fremhævede, at vi her burde sætte ind med det mest moderne og teknisk bedste med hensyn til arbejdskraft og arbejdsmetoder. Det er der ingen grund til at diskutere, det er vi fuldkommen enige om, og jeg har for øvrigt den opfattelse, at det gør de entreprenørfirmaer, som i væsentlig grad udfører de store vejarbejder; entreprenørerne er selvfølgelig, når de skal give tilbuddene, også selv interesseret i at bruge de mest moderne arbejdsmetoder.

Det ærede medlem var også lidt ked af, at man ikke i denne samling kunne nå til en principbeslutning vedrørende en fast forbindelse over Store-Bælt. Det er jeg også ked af, men vi må nu engang finde os i, at det forberedende arbejde, der skal til, førend folketinget kan behandle sagerne, må gøres, og dette arbejde omfatter altså ikke alene idékonkurrencen; den idékonkurrence, som jeg håbede at kunne få udskrevet her i efteråret, kan ikke blive udskrevet for til foråret. Der er mange andre problemer, inden vi kan nå frem til at fremsætte et lovforslag, og det er altså disse problemer, der har gjort det umuligt at få sagen frem i denne samling. Jeg regner imidlertid med, at vi i samlingen 1965-66 kan tage spørgsmålet op, og jeg er enig med det ærede medlem hr. Ninn-Hansen i, at selvfølgelig må vi ved den lejlighed også tage hele finansieringsproblemet op, sådan at man kan få klaret, hvilken stilling folketinget vil tage hertil.

Endelig spurgte det ærede medlem hr. Ninn-Hansen om, hvordan det i grunden lå med hensyn til etablering af lufthavne ude i kommunerne. Ja, den lov, der blev gennemført i 1946 af folketinget, fastsatte, at der skulle være lufthavne ved Århus; ved Esbjerg skulle den bestående lufthavn udvides; der skulle være lufthavn ved