

[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