

[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