

[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