

[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