

[Ministeren for udenrigsøkonomi.]

dér forudser, at de kan drage nytte af den bedre økonomiske standard, som de øvrige lande har.

Det er naturligvis også derfor, hr. Jørgen Junior er noget betænkelig ved, at man indgår en sådan aftale, fordi Grækenlands gennemsnitslevestandard er lavere end det øvrige Europas. Bliver Grækenland tilknyttet det øvrige Europa, vil det jo betyde, at de får overført ressourcer, enten direkte eller indirekte, og det betyder, at det øvrige Europa er med til at løfte Grækenlands økonomiske stadi hurtigere i vejret, end Grækenland selv kunne klare det. Det må man formode må være et ønske, som brede dele af den græske befolkning deler med sin regering.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til markedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Forhandling om ministeren for offentlige arbejders redegørelse af 29. oktober 1975 om trafikpolitik.

(Redegørelse nr. II. Redegørelsen givet 29/10 75).

Formanden:

Taletiden er som fastsat i forretningsordenen 15 minutter for ordførere og 5 minutter for andre medlemmer.

Kampmann (S):

Trafikministeren har med sin redegørelse ønsket folketingsgruppernes stillingtagen til en række væsentlige trafikpolitiske principper, og derfor vil jeg meget gerne henstille, at debatten holder sig på dette principielle grundlag og ikke går for meget i detaljer.

Jeg skal starte med at gøre nogle be-

mærkninger til generelle trafikpolitiske problemer, og derefter skal jeg afslutningsvis gøre nogle bemærkninger til enkelte konkrete projekter.

Redegørelsen har en meget klar linje, som vi fuldt ud kan tiltræde i socialdemokratiet, nemlig at vi skal fremme den kollektive trafik, at den kollektive trafik får første prioritet, og det skal vi, fordi den er mere miljøvenlig, den er mindre ressourceforbrugende, og den er mere sikker. Så vidt, så godt. Jeg tror, der er betydeligt flertal bag dette synspunkt, og jeg håber det i hvert fald meget stærkt.

Det næste spørgsmål, der melder sig, er, hvordan vi så skal fremme den kollektive trafik, og dér antager man jo normalt, at det kan gøres ved at give den kollektive trafik en bedre dækning og gøre den hyppigere og mere komfortabel og ved at samordne den, ikke mindst i prismæssig henseende.

Når man skal se på den kollektive trafik, falder den endvidere i to hovedområder, nemlig persontrafikken og godstrafikken. Jeg skal først gøre et par bemærkninger om persontrafikken.

Når vi skal give den bedre dækning, vil det sige, at vi skal udbygge den stærkere. I hovedstadsområdet betyder det, at vi skal afslutte planerne om videreførelse af S-banen, således som det blev nævnt i trafikministerens redegørelse, og endvidere have en S-baneforbindelse over Amager, som er et trafikalt u-land i kollektiv henseende. Det betyder også, at vi skal tage stilling til nogle af de planer, som ikke er blevet ført ud i livet, og vi har glædet os over, at trafikministeren bebuder, at vi i udvalget om offentlige arbejder kan se på tunnelbaneprojektet, på Lundtoftebaneprojektet, som jeg selv ikke tror har mange chancer for at passere.

Men vi må ikke glemme, at der er en verden uden for hovedstadsområdet, og at der også skal finde en rimelig trafikal dækning sted i de mere tyndt befolkede områder og i andre bymæssige bebyggelser. Dér er det socialdemokratiets principielle opfattelse, at vi ikke vil nedlægge flere jernbanestrækninger. Vi vil altså eksempelvis fastholde den vestjyske længdebane og kun i yderste nødsfald overveje en erstatning eller et alternativ mellem en jernbane- og en busdrift, men i hvert fald under den forudsætning, at den kollektive betjening under ingen om-