

[Holmberg.]

absolut vanskeligheder, når det skal til at udformes i det praktiske. Her bliver meget at drøfte i trafikudvalget, for hvad vil det koste, og hvem skal køre? Hvem skal betale det underskud, der bliver, hvis vi forlanger, at næsten alle dele og egne skal betjenes? Og hvordan vil det gå med sidebanerne? Vi er nok realistisk set nødt til at drøfte økonomien i sidebaner kontra eventuelt afløsning af busbetjening.

Lad mig lige stille et spørgsmål til ministeren vedrørende hyrevognene, som nævnes i forbindelse med den kollektive trafik — hyrevogne er jo en form for kollektiv trafik. Hvordan går det egentlig med afgifterne? De er ikke bedømt som kollektiv trafik, hvad angår afgifterne. Jeg vil egentlig gerne spørge ministeren, om han kunne tænke sig at drøfte også afgiftsspørgsmål for hyrevogne også i forbindelse med den kollektive trafik. Netop hyrevognene har det i øvrigt ikke særlig godt i øjeblikket.

Der er jo også noget, der hedder godstransport. At DSB her har en lille andel, kan vi jo læse af statistikken. Om godstransportens forhold siger ministeren, at det må erkendes, at på de korte afstande, og dem er der flest af, er lastbil den helt dominerende faktor. Det vidste vi godt. At den var så dominerende, som vi egentlig kan læse af DSBs årsberetning 1973-74, har jeg knap nok vidst. Tager vi tallene for indenrigstrafikken, har jernbanen 3,9 mill. t gods og 1,1 mia ton-km, men lastvognene har 300 mill. t gods og ca. 10 mia ton-km. Men det, der kan forbavse mest, er egentlig, at den internationale trafik er af den beskaffenhed, som den er vedrørende jernbane kontra lastbiler. Her ser vi i statistikken, at jernbanerne transporterer 4,9 mill. t gods og lastvognene 6,9 mill. t gods. Målt i ton-km er de cirka det samme.

Må jeg egentlig her spørge trafikministeren, ikke om tallene, dem kan vi jo læse, men hvorfor DSB i Plan 90 næsten ingen ting har sagt herom. Møder DSB her vanskeligheder udenlands? Jeg vil egentlig gerne have svar herpå, for umiddelbart skulle det synes, at det var områder, hvor DSB i al fald havde gode kort på hånden over for lastbilen.

Ministeren udbyggede jo selv tallene i tabel 7, men jeg savner egentlig, at ministe-

ren drager en konklusion heraf. Jeg vil prøve at drage en konklusion og så høre, om ministeren er enig med mig i den. Ministeren sysler jo med tanker om andre former for afgifter. Det behøver ikke nødvendigvis at betyde højere provenu, men andre former. Tænker ministeren her bare på de lange afstande? Er vi inde på de små afstande, hvor banen næsten ingen andel har, kan vi jo ikke tale om konkurrence baner og biler imellem. Er ministeren enig med mig i, at der ikke i forbindelse med transportpolitik er nogen grund til at lægge større afgifter på disse transporter? Det kan bare få den følge, at der bliver større transportomkostninger, og det har ingenting at gøre med transportpolitik i forbindelse med DSB og de private vognmænd.

Jeg takker i øvrigt ministeren for, at vi kan konstatere, at man — man kan sige naturligvis — viderefører det frie valg af transportmiddel inden for godstransporten over de lange afstande. Det burde være en selvfølge, men det er jo ikke en selvfølge i alle lande.

Ministeren har nogle bemærkninger om konkurrencefordelen for lastbilerne, samfundsomkostninger i forbindelse med akseltryk, vejslid m. v. Det er en antagelse, som umiddelbart må stå for ministerens egen regning, for det er aldrig rigtig undersøgt. Jeg vil gerne spørge ministeren, hvad han egentlig bygger på her. Jeg har hermed ikke taget endelig stilling til eventuelle andre beskatningsformer, for jeg mener, det nuværende fungerer ret godt.

Om indenrigsflyvningen vil jeg komme med én bemærkning ud over den, at jeg er enig med hr. Kampmann. Jeg vil gerne spørge ministeren: er det med vilje, at Færøerne og Grønland er holdt uden for bemærkningerne? Jeg ved godt, det er ikke det, vi umiddelbart forstår ved indenrigsflyvning; men at de har behov for flyvepladser, særlig på Grønland, men også på Færøerne, er sikkert.

Jeg vil egentlig også gerne spørge ministeren om Grønlands stilling i forbindelse med EF-pengene, som jo nok ikke kan bruges herhjemme i Danmark. Vi har drøftet det spørgsmål på andet plan andetsteds, hvor jeg gjorde ministeren opmærksom på det.

Mine 15 minutter er snart gået. Ministerens bemærkning om hovedstadens trafik-