

[Holmberg.]

råd er jeg ikke uenig med ministeren i. At det var lidt kluntet stillet på benene, tror jeg gerne, men princippet mener jeg er rigtigt.

Ministerens bemærkninger om en Storebæltsbro giver mig ikke anledning til mange bemærkninger. Så vidt jeg kan skønne, er der jo enighed om en fast forbindelse. Om det så skal være en kombineret bro med 6-sporet motorvej og banespor — ja, det er jo vedtaget i folketinget, men det skal op til nyvurdering, så det vender vi faktisk tilbage til senere. Her kan jeg altså ikke tale på mit partis vegne, når jeg indskyder, at jeg er enig med ministeren og regeringen i at fastholde det, der allerede er vedtaget.

Kun en kort bemærkning om broprojekter i øvrigt, Alssundbroen og Storstrømsforbindelsen. Hvad angår det sidste, vil jeg ikke lægge skjul på for at sige det meget kort, at vi prioriterer den forbindelse ret højt for ikke at sige meget højt.

Ministeren nævnte trafikministeriets organisatoriske opbygning og pegede på, at det ikke er en særlig god opbygning. Her kunne jeg komme med mange ironiske bemærkninger, men det ligger mig jo så fjært. Men er det et særligt sekretariat, ministeren tænker på, og hvad vil det egentlig koste? Hvad drejer det sig egentlig om? Vi ved, det blev strøget på grund af sparebestræbelserne; nu nævner ministeren, det er taget op igen. Hvad størrelsesorden er det? Vi ved jo, at der er høvdinge både i ministeriet og i generaldirektoratet. Er det bare flere af slagsen, vi skal have, eller er det nogle indianere, vi skal have til at parere ordre?

I øvrigt takker jeg for oplægget, og vi tilsiger velvillig behandling.

**Glensgård (FP):**

Når den nuværende trafikminister, hr. Niels Matthiasen, på et eller andet tidspunkt senere atter skal overgå til andet erhverv, kan det i al fald ikke denne gang blive sådan, at ministeren får ansættelsesbesvær. Jeg er helt sikker på, at hvis ministeren sender en ansøgning til DSB, så vil den ikke blive forkastet; han vil blive modtaget som en virkelig god arbejdskraft, der har været meget loyal over for DSB, særlig når man ser på DSBs Plan 90.

Den planskitse, som folketingets medlemmer har modtaget fra DSB, bliver jo næsten helt og fuldt citeret i ministerens redegørelse.

Fremskridtspartiet vil ikke klandre ministeren for, at han på den måde viser, at regeringen og dermed formentlig også socialdemokratiet står bag ved den idé om en socialisering af transportsektoren, som Plan 90 lægger op til.

Ganske vist har regeringen en lille smule realitetssans, den er nemlig klar over, at det kan ikke nytte noget, at man foreslår, at stat og amter og kommuner skal overtage enhver form for kollektiv trafik, men samtidig fremgår det meget tydeligt af ministerens tale, at regeringen ikke giver privatforetagenderne ret mange chancer.

Ministeren siger i sin redegørelse, at han vil „prøve at forklare, hvorledes vi ad mange forskellige veje og på et realistisk grundlag kan lede trafikudviklingen i en bedre retning — dvs. i kollektiv retning.“

Jeg vil egentlig gerne spørge ministeren, om der i denne udformning af målet ikke ligger en lidt forkert undertone. Det, ministeren ønsker, er vel egentlig det bedste trafiktilbud til det størst mulige befolkningsgrundlag for de færrest mulige penge. Jeg håber i hvert tilfælde, at ministeren vil give mig ret i denne betragtning. Jeg vil slå fast, at fremskridtspartiet gerne vil hjælpe med at gå i den retning, men jeg vil samtidig sige, at ordene „kollektiv trafik“ sikkert ikke opfattes på samme måde i ministerens terminologi som i min fri tankeverden. Jeg kan f. eks. godt opfatte kollektiv trafik som den trafik, der udføres mellem arbejdssted og hjem, hvor en 4-5 mennesker kører i en fælles bil. Det er for det første for mig en fuldt acceptabel løsning, men jeg anser det egentlig også for at være kollektiv trafik.

Når disse generelle betragtninger er lagt frem, så skal jeg gerne gå ind på nogle af de små og store problemer, som der er lagt op til i trafikredegørelsen. Ministeren nævner allerede side 1 i sin tale, at den vigtigste beslutning, folketinget står over for i den kommende samling, i hvert tilfælde på trafikområdet, er beslutningen om udformningen af en Storebæltsforbindelse, beslutningen om igangsættelse af dette projekt.

Jeg skal ikke på nuværende tidspunkt tage hul på debatten om Storebæltsforbin-