

[Bilgrav-Nielsen.]

end tidligere redegørelser, og den fortjener derfor en betydelig bedre skæbne.

Lowzow (KF):

Jeg vil i dag takke ministeren, fordi vi har fået denne debat — af almindelig høflighed. Jeg gør det med en lille modifikation, for jeg er ikke sikker på, at vi får den helt store afklaring af problemerne. Jeg tror ikke, vi når noget virkelig endeligt i dag.

Hele oplægget er meget, meget generelt, og hvis jeg må komme med en lille kritik, så lider det af den svaghed, at der gang på gang i oplægget siges: omkring denne sag er der undersøgelser i gang, som i øvrigt ikke skal foregribes i den her forelagte redegørelse. Det kunne tyde på, at vi måske var kommet en lille smule for hurtigt i gang med denne debat, selv om vi har måttet vente meget længe på den. Det ville have været rart at have planer som DSBs Plan 90. Nu er det jo, ligesom det kun er DSB, der planlægger, vi har jo en meget stor vejplan 1975-90, som jeg har gået meget grundigt igennem også, og som er lige så detaljeret og god. Hvis vi blot havde haft sådanne planer på alle områder!

Derfor må det blive en helt generel debat i dag, og det bliver i udvalgsarbejdet og i forbindelse med de senere lovforslag, vi virkelig kommer til detaildiskussionen.

Det konservative folkepartis stilling til redegørelsen er faktisk delt i to afdelinger. Den ene er positiv. Det er vedrørende de rent faktiske trafikprojekter, f. eks. Storebæltsbroen, hvor man kan forvente en hurtig afgørelse, hvad vi er stærkt tilhængere af. Ligeså med de næstkommende brobygninger, f. eks. efter ministerens indstilling Allsund og Storstrømsbroen.

Den anden afdeling, som vi vender os imod, er den socialistisk prægede generelle målsætning, som her er så stærkt fremført, som vi ikke før har hørt det i en dansk trafikdebat. Ministeren udtrykker det allerede i sin indledning med de før sagte ord: Mit hovedformål er at give en samlet trafikredegørelse og at prøve at forklare, hvorledes vi kan lede trafikken i en bedre retning — dvs. i kollektiv retning.

Vi er ikke imod kollektiv trafik, men imod redegørelsens unuancerede favorisering af den. Det, ministeren ønsker, er at

omdirigere de offentlige budgetter, så en endnu større del af midlerne anvendes til kollektiv trafik, med det ønske, at den individuelle trafik skal underforsynes. Besparelserne skal fortsat så godt som udelukkende ramme vejbudgetterne. Hr. minister, kollektiv trafik er ikke kun DSB på skinner, det kan bl. a. også være DSB på landevejene; derfor skal vi stadig være vel forsynet med disse. Og vor generelle aktivitet skulle da gerne udvides, selv om vi risikerer at have en socialdemokratisk regering en tid endnu.

Det værste kommer dog i den ikke oplåste del af redegørelsen, som ministeren måske håber på ikke kommer til helt så manges kendskab. Her står der nemlig, at når man nedsætter vejnettets serviceniveau, så kan man opnå kødannelser og lavere hastighed og hermed gøre det så ubehageligt at køre, at en del af fritidsturene med bil opgives, som f. eks. familieture, ferieture, week-enture og i særlig grad de rene søndagsture. Dette var et referat af bemærkningerne i den skriftlige redegørelse. Er det virkelig, hvad socialdemokratiet forstår ved nærdemokrati? Det ligger i hvert tilfælde så fjernt, som det overhovedet er muligt, fra, hvad den konservative gruppe kan tilslutte sig. De penge, vores skatteplyndrede befolkning har tilbage til sig selv, og som de så vælger endnu en gang at betale skat med ved at købe bil, og som de vælger endnu en gang at betale skat med ved at købe benzin, skal vi ikke som vort højeste mål søge at forhindre dem i at få glæde af.

Her har man politisk igen talt et socialistisk statsstyringsprog, som ligger langt, langt fra borgernes ønske. Jeg vil faktisk sige, at det er udtalelser, som kun hører til i en rent socialistisk verden. Det er måske ikke så mærkeligt, de kommer fra de bænke. Det bliver spændende at høre svaret. Ministeren kan lige så godt konstatere som konklusion i virkeligheden, at vælgerne er i det daglige til en forfærdelig masse besvær, og at alle vore ulykker er kommet med bilens opfindelse. Det er jo en naturlig konklusion på dette.

Lad mig gøre det klart: det konservative folkeparti er ikke imod kollektiv trafik, men det ser ikke den kollektive trafik som en modsætning til den private trafik. Vi ser den som en del af et differentieret trafikbillede, hvor begge grupper skal have rimelig