

[Lowzow.]

plads og skal tilgodeses rimeligt. Den kollektive trafik skal udvides, men det skal ikke alene være statsligt, og den skal ikke generelt have sin forøgelse i passagerer ved, at man gør al den anden trafik så ubehagelig, at befolkningen derved bliver presset over i et uønsket trafikmønster. Den kollektive trafik skal undertiden favoriseres på visse områder, f. eks. ved transport ad hovedtransportlinjer ind til de største byer, tung transport osv. Det er ganske givet umuligt, unødvendigt og uønskeligt, at alle beskæftiget i den indre by kører på arbejde, én i hver bil, og derefter optager parkeringspladserne hele dagen for igen kun at køre lige hjem. Men alle vegne skal den kollektive trafik gå ind i udvidelse ved et tilbud om bedre frekvens og tilbud om behageligere transportforhold, end hvad man har kendt til tidligere.

Efter ministerens opgørelse har personbilerne i 1973 taget 82 pct. af al personbefordring og busser, sporveje og jernbaner sammenlagt kun — og det er endda rundet lidt op — 10 pct. Så selv om man håber på at fordoble disse sidstnævnte transportmidlers kundekreds, vil det i mange år fremover være persontrafikken, der er den store, dominerende faktor i trafikbilledet, og den vil være individuel. Det er altså det kendte trafikbillede, vi skal arbejde med, og som vi skal planlægge for. Der er ingen revolutioner i vente i den retning.

Inden vi følger ministerens tanker og lægger bilen for had, skal vi også gøre os klart, at vores transportsystem er en del af et europæisk transportsystem, og vi må ikke forvente, at det er muligt at samarbejde, hvis de generelle forhold er helt forskellige. Tænk blot på bilturismen. En betragtelig del af Danmarks meget ønskede og ønskelige turistindtægt kommer bl. a. fra disse turister.

Det konservative folkeparti vil søge inden for de beskedne rammer — og dér er jeg helt enig med ministeren — der er til rådighed for transportsektoren, at skaffe en ligelig udvikling i alle dele af landet i forhold til behov, og vi vil gerne vedgå, at der er visse store trafikinvesteringer som broerne og vort hovednet af motorveje, der presser særligt på, mens mange dele af det lavere klassificerede trafiknet er af en meget høj stan-

dard og kan nøjes med rimelig vedligeholdelse.

De til Store Bælt hørende motorveje er selvfølgelig en betingelse for udnyttelsen af denne investering, og det østjyske motorvejsnet hører med hertil. Om så trafikprognoser og ny viden om trafikikkerhed kan tale for, at dele af vejnettet skal have en anden udformning, må vi forhandle os til, når de enkelte lovforslag kommer for.

Må jeg om DSBs store værk Plan 90 sige alt det gode, jeg kan sige som politiker. Vi har her en virkelig gennemarbejdet idealplan set fra etatens side og kan så anlægge den politiske vurdering, som er vores opgave. Det, jeg har sagt indtil nu, har ikke været i overensstemmelse med hovedtrækkene i Plan 90, som er præget af ønsket om bedre service på alle områder, fart, frekvens, materiel og rationalisering — selv om jeg ikke er så sikker på, at alle DSB-kunder i disse måneder synes, udviklingen for rejsegodsbehandling er noget stort fremskridt. Udviklingshastigheden i planens gennemførelse må så tiderne afgøre; jeg mener, det afhænger meget stærkt af DSBs evne til at berettigede bevillingerne, hvor hurtigt det vil gå. Det må være de gode resultater, der tæller.

Jeg er enig i, at ikke alt skal give overskud — det er ganske givet — men det er ønskeligt, at DSBs regnskaber bliver delt op, således at man får undergrupper, hvor man kan fastlægge, hvilke der skal give overskud, og hvilke man må acceptere er politisk bestemte.

Det konservative folkeparti går ind for, at vi meget hurtigt går i gang med Storebæltbroen i henhold til gældende lov, dvs. med både bil- og togoverførsel. Jeg regner ikke med, at det er for dyrt at tage togene med over broen, når vi nu er inde i de store budgetter. Jeg skal ikke denne gang gå nærmere ind på, hvorfor vi ønsker at fastholde denne løsning. Det er som sagt noget, vi regner med at komme tilbage til. Men jeg skal bede ministeren fremskynde anlægsloven, så vi kan komme i gang. Hermed tror jeg også, at vi giver DSB en stor hjælp, så dets planer kan lægges for den ændring i trafikken, som broen vil give.

Når der tales om en lovgivning, der fremmer selskaber som Hovedstadsområdet's Trafikelskab ude i landet, så er vi meget skep-