

[Lowzow.]

tiske. Vi tror ikke, et sådant system på nogen måde endnu er ønskeligt i andre dele af landet. Transportbilledet er så vidt forskelligt fra, hvad vi kender ved København. Det vil være meget, meget svært at påpege grænserne mellem de forskellige kraftcentre, som en sådan ordning skal arbejde henimod, og man kan derfor komme til at ødelægge forfærdelig meget og gribe forfærdelig meget ind i selve handelsforbindelserne, handelslinjerne, i provinsen. Vi må også gøre os klart, at nogle af vore største byer er totalt fri for underskud på transporten, fordi de er betjent af et udmærket virkende system af private ruter. Det vil vi ikke være med til at ødelægge. Derimod vil vi gerne være med til at tale om en bedre udnyttelse, som der er sagt, f. eks. af skolebustjenesten, som det offentlige allerede betaler uhyre meget til.

Ministeren mener ikke, der er brug for flere indenrigsflyveruter, og det tror jeg nok han har ret i. Men vi skal nok, som det også er blevet sagt, se på beflyvningsmåden, beflyvningsfrekvenser, og også materiellet, der flyves med. Jeg tror ikke, vi her er nået til den endelige form.

Jeg er derimod lidt bange for ministerens stærke afvisning af de mindste flyvepladser. Nok skal denne udvikling styres, og der skal tages væsentlige miljøsyn, men jeg tror sådan set, at vi i bestående lovgivning skulle have det fornødne værktøj til at styre udviklingen, og hvorfor så lave yderligere lovgivning?

Jeg er meget glad for, at det bliver fastslået, at passagersammensætningen i flyene er helt domineret af erhvervsfolks transportbehov — med den alvor, hvormed denne form for rejser skal tages. Det kommer til at præge vores beslutninger om indenrigsflyvningen.

Til sidst vil jeg gerne give ministeren ret i, at en Storebæltsbro og bedre togservice nok vil virke som en aflastning for store dele af indenrigsflyvningen.

Så er der spørgsmålet om trafikforholdene på Amager. De synes ligesom at have speciel interesse, og vi skal da gerne være med til at afklare dem så hurtigt som muligt. Man kan blot følge vort ønske om at opgive kæmpelufthavnen på Saltholm og gå i realitetsforhandling med svenskerne om, hvor en bil-

forbindelse over eller under Øresund skal placeres, idet vi regner det for givet, at en jernbanetunnel placeres i Helsingør-Helsingborglinjen. Hvis ministeren ønsker en hurtig afgørelse vedrørende Amager, er det ikke os, han kommer til at vente på.

Afsnittet vedrørende den private vognmandstrafik kan vi ikke tage endelig stilling til på det meget spredte grundlag og med de meget spredte muligheder, der fremføres, men også her gælder det jo, at med et transportbehov på 300 mill. t om året i Danmark er der kun 8 mill. t lagt på jernbanerne, så selv en betydelig udvidelse her kan ikke på nogen måde ændre det billede, vi kender til. Et står derfor fast: vi ønsker at give den private vognmandstrafik forhold, så vi er sikre på at opretholde det fine servicetilbud til borgerne, som den udgør, og også at have den som et konkurrenceelement til den offentlige transport. Tit nok har vi set, hvordan det går med økonomien i den offentlige sektor, hvis der ikke er noget at sammenligne med. Sammenligningen selv i HT er efterhånden svær; dér er det gået i den anden retning, når vi ser på chaufførernes lønninger.

Når Landsforeningen af Vognmænd ikke selv ønsker debatten om akseltrykket frem, skal jeg ikke komme ind på det, selv om jeg må sige, at jeg er ikke så sikker på, at det er klogt at udskyde en sådan beslutning.

Jeg må erindre om én ting, som er faldet ud af hele trafikredegørelsen: der er også skibsfart her i landet. Konkurrencen mellem baner, biler, skibe og fly er en ensartet garanti for billig og effektiv transport, og skibsfarten kan måske igen blive endnu mere betydende.

Vi vil være med til at udvikle et differentieret transportsystem i Danmark, som skal have mulighed for at tilpasses de vidt forskellige behov og opgaver, der ligger i de forskellige landsdele. Vi vil også være med til at skaffe de nødvendige bevillinger til de store investeringer, vi står umiddelbart over for, men vi vil ikke være med til at planlægge et trafikbillede, som ligger langt, langt fra virkeligheden, og som vi er overbevist om ligger meget langt fra, hvad størstedelen af befolkningen ønsker. Det må være borgernes frie valg mellem de tilbudte alternativer, der generelt skal være bestemmende for udviklingen.