

[Kurt Brauer.]

grundlaget måtte lægges på et så tidligt tidspunkt. Viljeløse som fortidens fanger, havde vist kulturministeren hvisket i trafikministerens øre.

Et uddannelsesråd kan jeg næppe anbefale at vi laver, for den grundidé, der ligger i det, er vist kulde sejlet, men jeg bliver nødt til under den kommende debat om disse spørgsmål at sige: hvad så, for jeg tror ikke på, at det hverken kan eller skal køre, uden at politikerne kommer til at sidde meget nærmere ved ideernes arnested og på et meget tidligere tidspunkt får en mulighed for at påvirke udviklingen.

DSB har sagt f. eks., at de vil kunne fordoble aktiviteterne, og i SF er vi langt fra sikker på, at det er den andel, som det kollektive system skal have af trafikken. Vi må meget bede til, at vi som et eksempel på, hvordan man skal åbne muligheder for politikere, under det kommende arbejde og til brug for fremtidens beslutningstagere f. eks. får alternative planer 90 og alternative vejplaner på bordet. Her har vi en plan gange 2, den fordobler jo sådan cirka aktiviteterne. Må jeg bede om, at vi får én gange $2\frac{1}{2}$, og én gange 3 og én gange $3\frac{1}{2}$ plan også til vor rådighed og så gerne af hensyn til biltyranerne og de stærke tilhængere af den individuelle trafik én gang $1\frac{1}{2}$, én gange 1 og én gange 0 plan. Det må vi have som værktøj i vores hænder. Vi må i langt højere udstrækning på trafikområdet have alternative planer, alternative muligheder for politikere til at gribe ind.

På vejfronten vil man møde det skeptiske SF, man kender, dog naturligvis således, at de ulykkesfremkaldende huller i nettene må fyldes ud.

Så et enkelt ord om den diskussion, der allerede er startet her fra talerstolen om konkurrencen mellem kollektiv og individuel trafik. Også jeg efterlyser ærlige budgetter, jeg vil meget gerne have ærlige budgetter for den individuelle trafik. Jeg vil gerne have at vide, hvad det koster at uddanne den læge, som skal operere trafikofrene, hvad det koster os i miljøforbedrende investeringer, at vi har en så udbredt individuel trafik som den, vi har. Jeg vil gerne have et ærligt budget for, hvad landevejstransport med disse så højt elskede private vogn-

mandsforretninger faktisk koster os, hvad den koster os i brændstof, og hvad den koster os i skoler og i hospitalspladser og i veje, altså i videste forstand, hvad den koster os. Når det budget er lavet, vil jeg meget gerne have et lignende budget for DSB, og så kan vi jo begynde at diskutere, hvad der er dyrt, og hvad der er billigt for Danmark. Jeg skal ikke lægge mig på det ene eller det andet, men jeg har dog en fornemmelse af, hvad der er dyrest, og hvad der er billigst. Jeg er tilhænger af, at vi får flyttet folk og gods her i landet på den billigste og den mest effektive måde og helst også på den måde, der samtidig giver borgerne den højeste grad af livskvalitet.

Om broerne blot et enkelt ord: det er min opfattelse, at hele dette problem trænger til en meget nøje overvejelse. Jeg mener, at et synspunkt om Danmarks internationale placering ligesom har været stedbarn i den debat, der har været om brobyggeri og for den sags skyld også om lufthavnsbyggeri på Saltholm. Det forekommer mig, at problemet om Danmarks internationale placering er et problem, som vi i de undersøgelsesår, vi nu har foran os, ustandselig må have for øje. Jeg tror, at det, som jeg sagde, har været et stedbarn, og man vil se et socialistisk folkeparti, som vil gøre, hvad det kan for, at problemet i hvert fald bliver endevendt. Vi må træffe beslutninger ud fra en noget større sammenhæng, end der har været tendens til i denne debat tidligere.

Ministeren nævner nogle værktøjer, nogle virkemidler, stokke og gulerødder, kunne man kalde dem, som vi har at gøre godt med i denne sektor. Ministeren taler om det vigtige i, at vi tænker en del mere i de store linjer og får etableret en større gensidighed i planlægningen, og det skal han have medhold i. Vi vil gøre vort til, at synspunktet ikke bliver glemt.

Men trafikpolitik er og bliver, som jeg har været inde på det før, noget frygtelig tungt, noget, som indeholder en meget høj grad af inerti. Den mindste lille beslutning kan sætte os op på nogle gale spor, som det bogstavelig talt er umuligt at komme af igen uden meget, meget stor og energisk og bekestelig indsats. Jeg mener, at den kommende tids bestræbelser må gå meget på at skaffe så megen fleksibilitet, som det overhovedet