

[Kurt Brauer.]

er muligt at bygge ind i dette tunge og uhandledige system, som vi her har at gøre med.

Der er f. eks. nævnt hyrevognene her fra talerstolen, og jeg mener, de er nævnt med rette. Jeg efterlyser en mere dynamisk anvendelse af hyrevognene, end ministeren lægger op til i sin redegørelse, f. eks. i kampen for at få en mere rationel betjening af fritidstrafikken, som er blevet omtalt af min forgænger på talerstolen.

Det hæsligste, jeg ved, er disse lysthuse på 4 hjul, som yder service til én person nogle få timer i døgnet og står tomme resten af døgnet. Hvis der skulle være noget, der var hæsligere, var det vel en motorvej, der var bygget til at klare nogle få timers pres i løbet af døgnet 24 timer og resten af tiden ligger gabende tom som en hånd mod os, der har betalt den. Jeg for min del har hele mit kørselsbehov dækket af hyrevogne, og det bruger jeg et sted imellem 6.000 og 10.000 kr. på om året. Mine kolleger fortæller mig, at de bruger et sted mellem 10.000 og 12.000 kr. på at holde deres private lysthuse. Jeg synes ærlig talt, at sådan nogle tal burde spredes noget mere. Jeg synes, at man herfra burde gøre noget for det erhverv, også i sin takspolitik, for hvis vi skal have fat i den meget, meget store del af persontransporten, som ligger på fritidssektoren, kan det ikke nytte noget, at vi tror, vi kan køre folk derud i kæmpebusser eller med jernbaner. Vi får dem ikke i sommerhusene på den måde, og derud skal de, for nu har vi fået en lokaliseringspolitik, som har lagt sommerhusene på de uheldige steder, hvor de ligger, så her er vi fortidens fanger; jeg mener, at en aktiv og dynamisk anvendelse af hyrevognen i dette spil ville være god.

Det samme gælder takspolitikken. Den er nok et værktøj, og det er restriktionerne med. Tænk, hvad vi kunne få ud af en kombineret anvendelse af disse ting også i vores storbyssamfund, hvor der, som det jo før har været omtalt, hviler kæmpemæssige og meget, meget bekostelige problemer på en kommune som f. eks. Københavns kommune, problemer, der er skabt af fortidens synder, som vi nu faktisk ligger med, og som det påhviler de københavnske skatteborgere at klare for nogle mennesker, som kun kommer her og bruger os som en serviceby.

Jeg mener, der er virkelige muligheder for ved en restriktionspolitik, ved en taktspolitik og også ved en anvendelse af hyrevognene som et led i det kollektive system at få ryddet byerne for disse 4-hjulede lysthuse med én mand bag rattet, som tyranniserer vores hverdag, når vi er københavnere og århusianere og odenseanere, eller hvad vi nu måtte være.

Så meget om ministerens redegørelse bortset fra endnu en tak her til slut, men altså en betinget tak, en tak, som er betinget af regeringens vilje til videre frem at holde fast på den socialistiske og noget venstreorienterede holdning, som bærer redegørelsen.

Svend Erik Sørensen (Kr.F):

Der er et gammelt ord, der siger, at man skal opfatte og udlægge alt i den bedste mening. Det gælder også i politik, hvis man er indstillet på at nå fælles mål, og det vil jeg gerne til indledning fastslå vi er i kristeligt folkeparti. Vi føler os forpligtet af det økonomiske forlig, vi er gået ind i, og vi er indforstået med de begrænsninger, der dermed er givet os i de nærmeste år, også når det gælder trafikudviklingen.

Vort fælles mål må være, at vi får det bedst mulige ud af de givne midler både trafikalt og sikkerhedsmæssigt og sådan, at det bliver til gavn for vort land som helhed.

Vi er i kristeligt folkeparti med på at prioritere den kollektive trafik; det er i overensstemmelse med vort grundsyn på trafik. Vi kan blot ikke acceptere noget „skal“ i denne sammenhæng. Det må fortsat være sådan, at man selv kan bestemme, om man vil tage tog og bus eller køre i egen bil. Enhver pression i retning af at lade udbygningen af vejnettet stagnere og derved tvinge vejtrafikken til at køre langsommere, er vi imod. Vi tillægger den videre udbygning af motorvejsnettet stor betydning.

Prioriteringen af den kollektive trafik må ske i form af bedre service, bedre koordinering af køreplanerne, flere afgang og lavere takster. Vi efterlyser rigtige sovevogne i nattogene til og fra Jylland og Fyn, vi ser gerne liggevogne koblet på dagtog i morgen- og aftentimerne, og vi ønsker, at der tages mere hensyn til de gangbesværede ved konstruktion af tog, busser og færger. Var det ikke også en god idé — jeg ved godt, at det