

[Svend Erik Sørensen.]

hører hjemme i småtingsafdelingen, men alligevel — at lade togstewardesserne assistere de gangsbesværede, når de skal ind og ud af tog. Jeg vil gerne rose DSB og privatbanerne med for det, der allerede er sket af forbedringer, men er overbevist om, at der kan gøres meget mere for at udbygge og forbedre den kollektive trafik.

Med hensyn til luftfarten kunne det være interessant at høre — og jeg er jo ikke den eneste, der ønsker det — hvilke indenrigsruter trafikministeren har i tankerne, når der antydes nedlæggelse af nogle af dem efter etablering af Storebæltsforbindelsen. Mon ikke det tværtimod vil være sådan, at med flere afgang og bedre fly, der ikke nødvendigvis behøver at være større, vil der fortsat være en voksende trafik på alle ruter, måske undtagen Beldringe, også efter etableringen af en fast Storebæltsforbindelse. Der vil stadig være mange, der har behov for den hurtigste transport.

Vi mener også, det vil være rentabelt med en rute gennem Jylland fra Ålborg ned til Sønderborg med stop undervejs, f. eks. i Karup og Billund. Eventuelt kunne der skabes en forbindelse nordpå til Oslo og en forbindelse sydpå til Hamburg i denne sammenhæng, og vi vil også gerne have et par direkte forbindelser om ugen fra Billund til London og hjem igen.

Men den virkelig store sag er jo Storebæltsforbindelsen. Vi kan i kristeligt folkeparti gå ind for etablering af en broforbindelse, men vi vil godt være med til fortsat at undersøge muligheden for en kombination af en lavbro til Sprogø og en tunnel under Østerenden: støtte til en biltogsforbindelse vil man ikke få hos os.

Vi har undret os lidt over, at trafikministeren ikke i sin redegørelse har sagt noget om chartertrafikken og den liberalisering, der blev stillet i udsigt. Men det er måske for tidligt at sige noget om det endnu. Vi går ud fra, at det hverken er gemt eller glemt, og vi minder om, at det drejer sig om 800.000 mennesker årlig, der benytter charterfly, hovedsagelig i forbindelse med deres ferierejser. Jeg vil gerne spørge trafikministeren, hvor langt man er kommet med disse forhandlinger.

Så ganske kort med hensyn til broerne. Vi prioriterer en ny bro over Storstrømmen

meget højt, og vi er nok positivt indstillet over for en Masnedølinjeføring, uden at vi dog vil binde os på nuværende tidspunkt. Vi mener også, at man i Sønderborg snarest må have en ny bro over Allsund; der er meget store lokale interesser i denne bro, og den er absolut tiltrængt. Vi er også med på at færdiggøre eller udbygge motorvejen over Amager; næsten alt, hvad der kan gøres for at lede trafikken uden om bykernerne i København og i andre byer, er af det gode.

Til slut: trafikministerens stærke understregning af sikkerheden i forbindelse med vejstandarden og trafikken kan vi helt tilslutte os. Her må der ikke spares, det må stadig, også i det 20. århundrede, være vigtigere at komme lidt langsommere og helskindet frem end slet ikke.

Jeg vil gerne sig tak for redegørelsen, vel er der ønsketænkning i den — det må der være plads til, når det drejer sig om visioner — men der er også et godt overblik og mange positive elementer.

Freddy Madsen (DKP):

Da vores sædvanlige ordfører i disse sager, hr. Fuglsang, er forhindret i at være til stede, skal jeg på kommunisternes vegne komme med nogle betragtninger over disse problemer.

Jeg vil gerne indlede med at takke ministeren for redegørelsen. Den er, hvad hovedprincipperne angår, klar og overskuelig, og vi er enige i den problemstilling, at opgaven er på et realistisk grundlag at lede trafikudviklingen i en bedre retning, dvs. en kollektiv retning med det formål at gøre trafikken lettere, mere tidsbesparende og billigere.

Netop i det moderne samfund spiller transportsektoren en meget stor rolle med dens stærke arbejdsdeling på den ene side og dens tendens til koncentrationer på den anden. Det gælder fjerntransporten fra landsdel til landsdel inden for landets grænser, og det gælder ud til omverdenen. Det er i den henseende vigtigt, at trafikforbindelserne udbygges til de forskellige sider ud fra de naturlige betingelser og ud fra danske interesser og ikke dikteret udefra, f. eks. fra Bruxelles eller andre steder. Det vil f. eks. sige, at man ikke af politiske grunde skal forsømme Gedser-Warnemünde ruten, som stadig er den korteste til Mellemeuropa, til fordel for f. eks. Rødby-Grossenbrode.