

[Ministeren før offentlige arbejder.]

dard i forhold til hastighedsgrænser og andet. Det er noget, man må undersøge og se, hvad det vil betyde på dansk område, for selv om man kan sige, at der er megen lighed mellem det europæiske og det danske, så er der altså alligevel forskelle på visse områder, idet dette lille land ikke har de samme muligheder som de store lande, og derfor har det også været svært at finde fælles regler i EF-politikken, når det gjaldt transport.

Jeg har ikke mange bemærkninger til hr. Kampmann. Det ville også være mærkeligt. Jeg synes, han accentuerede redegørelsen aldeles udmærket, og jeg er enig med hr. Kampmann, som hr. Kampmann er enig med mig.

Hr. Holmberg rejste en række spørgsmål, og dér var jeg glad for det første, hvor hr. Holmberg sagde dette om, at det kan også være dyrt at spare, at der er visse ting, man måske må se på. Til trods for det forlig, som både hr. Holmberg og jeg føler os bundet af — jeg ved godt, der er andre i salen, der ikke gør det — kan der selvfølgelig være visse ting, hvorom vi må sige, at dette skal gøres, også uden for de rammer, som vi er blevet enige om. Det synes jeg er en positiv ting, for der kan komme problemer undervejs i de 3-4 år, som vi skal igennem her.

Spørgsmålet om lastbilkørslen og de højere afgifter blev rejst, og når jeg taler om andre afgifter, så er det systemet eller strukturen, hvad man vil, jeg tænker på først og fremmest, dette, at vi skal gå over fra at anvende faste periodiske afgifter til variable afgifter. En væsentlig grund til denne ændring i systemet er, som jeg sagde i min redegørelse, at man derved får et instrument, der kan påvirke prisdannelsen ved vognmandskørslen dér, hvor der er konkurrenceflader til andre transportmidler, altså på transporter over lange afstande, hvor de store vogne ofte går ind i trafikken. Drejer det sig om transporten på de korte afstande, er det et andet forhold. Der er ikke noget konkurrenceforhold til andre trafikmidler, og det uanset om transporten udføres med store vogne.

Om det samlede afgiftsprovenu skal være større, er et andet spørgsmål, som man må se på i sammenhæng med, at vi engang får ændret aksestrykket til sin tid. Dér må det

komme ind, det er ikke noget, der er aktuelt i den givne situation.

Jeg vil til den bemærkning, hr. Holmberg kom med om, at lokaltrafikken skulle afgøres på stedet, sige, at en overordnet planlægning er nu nødvendig. For det kunne godt være, at amterne også indbyrdes blev uenige, når man skulle lave en sådan overordnet trafikmålsætning. Jeg var til et møde forleden på Tåstrupkanten, hvor vi diskuterede hele spørgsmålet om trafikken, og hvor der var en af tilhørerne, som sagde, da jeg talte om fjerntrafikken, og hvordan man skulle komme videre: det er da ligegyldigt, det vedkommer ikke os, hvad der sker uden for Roskilde.

Der kan altså komme nogle hensyn til den overordnede målsætning, hvor det er nødvendigt, at staten siger, at dette er reglerne, inden for disse rammer må der bygges, og så overlader det til de lokale myndigheder i amter og i kommuner, hvordan det skal udformes. Men jeg tror, det er vigtigt, at vi stadig væk har hånd i hanke med tingene og ligesom også kan, hvad skal man sige, få balancen i orden, så landet ikke bliver skævt, for ellers kunne det også være, at nogle amter kunne gøre meget mere end andre og ville gøre det, og så blev landet virkelig skævt i den henseende.

Om spørgsmålet om vejsliddet, som hr. Holmberg også rejste, kan jeg sige, at de undersøgelser, der har fundet sted, de såkaldte AASHO-undersøgelser, kan ikke overføres til danske forhold umiddelbart, og det er grunden til, at vi på nordisk plan er i gang med et undersøgelsesarbejde for at få konstateret, hvorvidt resultatet af de amerikanske undersøgelser kan overføres på nordiske forhold.

Jeg skal derefter omtale et andet spørgsmål, hr. Holmberg kom med, nemlig spørgsmålet om oprettelsen af planlægningsafdelingen, og her kan jeg sige, at det, der er hensigten med en sådan planlægningsafdeling, er at koordinere planlægningsbidragene inden for de 3 departementer til den samlede planlægning. Oprettelsen medfører en nettoudvidelse af departementets personale på i alt 5 akademikere og 4 personer inden for HK-gruppen, og det forudsætter endvidere, at der i planlægningsafdelingen derudover indgår 4 akademikere og 1 ansat på HK-vilkår af departementets nuværende