

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vi har, det var forureningen. Det har jo også noget med den kollektive trafik at gøre. Det er også et spørgsmål: hvad skal vi bruge energien til? Hvor længe skal vi fortsætte den linje, at vi bare kan bruge løs på alle områder, hvis vi kan spare ved at lave en kollektiv trafik? Det er et spørgsmål, hvor meget af vores nationaløkonomi der skal gå ind den vej i stedet for andre steder, og det synes jeg hr. Glensgård sprang meget let hen over. Det vil jeg gerne føre ind her og sige, at det skal vi altså også tage hensyn til.

Både hr. Glensgård og hr. Svend Erik Sørensen var inde på spørgsmålet om de danske charterselskaber. Når jeg ikke har taget det ind her i dag — og jeg kan godt sige, at det er hverken gemt eller glemt — så er det, fordi vi sluttede vores diskussioner i slutningen af juni, og udvalget blev nedsat engang i august, koordineret på nordisk plan. Det har haft sine første møder, det er begyndt at arbejde, det har indkaldt oplysninger fra forskellige andre lufthavne og andre lande ud fra de forudsætninger, som er givet dem, og som er vedtaget af udvalget om offentlige arbejder. Det er altså i gang, men jeg tror ikke, man kan forvente, at det på den korte tid skulle have nået resultater. Det er altså hverken gemt eller glemt.

Hr. Glensgård og hr. Lowzow var begge inde på godstransportloven, og man gjorde den almindelige vognmandskørsel overflødig. Den begrundelse for at gennemføre loven, som blev accepteret her i tinget for et par år siden, er lige så vigtig i dag som dengang. Loven har selvfølgelig ikke kunnet friholde vognmandserhvervet for de følger af konjunkturedgangen, som har ramt nær sagt næsten alle andre erhverv, men uden det faktiske stop for nettotilgangen, som loven har givet mulighed for at etablere i denne situation, havde erhvervet været endnu dårligere stillet.

Så skal jeg sige et par ting til hr. Bilgrav-Nielsen. Hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at man ikke kunne betegne det som et skift. Jeg vil sige, at det er vel nok en mere markant stillingtagen til den kollektive trafik ud fra de nye forudsætninger, vi har i samfundet også efter energikrisen. Det er naturligvis ikke en revolution, der er sket her, men hvis hr. Bilgrav-Nielsen betragtede HT som en af de

mindre revolutioner, så kan det her måske også være det. Det er i hvert fald en klar bestræbelse for at lægge en linje, der tilgodeser de samfundsmæssige hensyn, samtidig med at man også prøver på at tilgode de andre hensyn, der ligger i trafikplanlægningen.

Jeg glæder mig over den principielle enighed om hovedlinjerne, som hr. Bilgrav-Nielsen gav udtryk for. Der var et par enkelte spørgsmål. Det var spørgsmålet om at trække H-H ud af undersøgelsen omkring Øresund — hr. Lowzow var også inde på det. Der var jo det, at H-H egentlig ikke kom efter svensk ønske, men efter et dansk ønske i sidste omgang af forhandlingerne. Svenskerne er ikke, tror jeg, indstillet på at trække noget ud af den undersøgelse, der skal være færdig inden for 2 år, hvorefter vi så må tage hele problemet op. Og der er det mere i det, at den svensk-danske komité, der undersøger dette, fik jo også den opgave at undersøge det samlet og i forbindelse med den erhvervsmæssige betydning for hele Ørestadområdet, som ikke tidligere var undersøgt. Derfor tror jeg ikke, man kan trække H-H-linjen ud, hvis man vil have en samlet bedømmelse netop på det erhvervsmæssige område, før man har fået disse ting.

Jeg kan give fuldkommen tilslutning til spørgsmålet om flytyper. Jeg tror, at det, der er det afgørende i indenrigstrafikken i Danmark, er mindre fly og hyppigere afgang. Jeg synes, Metropolitan har aftjent sin værnepligt, men der kan da være andre typer, som kunne sættes ind. Jeg tror, det ville være betydelig bedre end med de store DC-9ere.

Jeg skal indrømme, at hele trafikproblemet og også godstransporten skal ses i en europæisk sammenhæng, og dér mangler selvfølgelig noget; vi kan ikke gøre det alene her.

Der har været talt om Storebæltsbroen, og her vil jeg gerne sige, at vi kan godt undersøge, om der er andre muligheder i forbindelse med en tunnelløsning på østsiden, men jeg vil også gerne sige, at jeg tror ikke, det er relevant at lave store ekstraundersøgelser. Jeg tror, det meget hurtigt kan besvares, hvordan det ligger. Jeg har også den fornemmelse — og det vil jeg da gerne sige til hr. Guldberg, når han talte om, at man forsøgte at trække tiden ud — at der da