

[Bilgrav-Nielsen]

beløb, som vi foreslår forhøjelsen med, nemlig 50 mill. kr. Det er et felt, hvor vi mener samfundet er nødt til at give de penge ud, der er nødvendige for, at vi virkelig kan få afprøvet de alternative energimuligheder, vi måtte have.

Nr. 366 er et forslag om at forøge bevillingen til håndværksvirksomheder m.v. med 15 mill. kr., og det har at gøre med, at vi jo har fået de såkaldte iværksættere i 1977 ind under muligheden for at få lånemidler. Også her er der mangel på penge, og også her mener vi, at vi bliver nødt til at forøge bevillingen.

Forslag nr. 441 a, undervisningsministeriet, drejer sig om elevstøtte, statsstøtte til elever ved de frie kostskoler. Her har vi et af de negative punkter, som man vil huske VS-regeringen for. Man gennemførte en besparelse, som i dag rammer meget hårdt over for de frie skoler. Mange vil nok fra 1. januar 1980 have en ledig kapacitet, fordi det er blevet for dyrt at gå på disse skoler. Det gælder ikke de frie efterskoler. Her er der elever nok, uanset at betalingen nu er blevet så høj, at man må sige, at det kun er de bedrestillede, der har råd til at sende deres børn på ungdoms- og efterskoler.

Vi minder om, at der her i folketinget var bred tilslutning til, dengang vi forlængede undervisningspligten, at der skulle være et klart alternativ i de frie skoler på 8.-10. klasseniveau, og det mener vi ikke eksisterer, hvis man ikke vil dække rimeligt ind, hvad det koster at gå på disse skoler. Derfor foreslår vi altså denne forhøjelse, som ikke er tilfældigt valgt, men som står i direkte forhold til, hvad ministeren selv har stillet i ud-sigt skal træde i kraft. Hvor ministerens forslag først træder i kraft 1. august, foreslår vi imidlertid 1. januar. Vi ved godt, at det kan give problemer, men vi mener, det er et teknisk spørgsmål, som er til at løse. Det er dog klart, at kan dette forslag ikke vedtages - hvad vi håber det kan - så kan vi naturligvis støtte den lille undskyldning, som jeg forstår ministeren giver udtryk for, når hun stiller et ændringsforslag om en forhøjelse på det samme område på godt 3 mill. kr. Også denne lille undskyldning er værd at stemme for, hvis det radikale forslag ikke vedtages. Men det er ikke nok.

Vi har også forslag nr. 648 om at forøge det beløb, der er til rådighed for arealerhver-

velse under miljøministeriet. Det er jo en konto, der har været meget hårdt udsat under gentagne sparerunder, og jeg kan forstå, at der er partier her i folketinget, der mener, at dette område godt kan udsættes for endnu flere besparelser. Beløbet er nu skåret ned til 20 mill. kr. på årsbasis, og vi har allerede i finansudvalget aktstykker, som klart viser, at beløbet er alt for lille. Vi foreslår en beskedden forhøjelse på 10 mill. kr.

Det er altså principforslag, det radikale venstre har stillet her, og som samlet vil forøge udgifterne med 124 mill. kr. Vi håber, at de kan vedtages.

Til gengæld vil vi stemme for andre ændringsforslag fra andre partier, som går ud på at reducere statens udgifter. Vi kan stemme for en række af de ændringsforslag, der er stillet med hensyn til vejsektoren. Der er bl. a. et forslag fra SF, det er nr. 319, som SF begrundet med, at man ønsker Farøbroen opgivet. I det radikale venstre er vi ikke færdig med vores diskussion om den sag. Vi vil bare med vores afstemning tilkendegive, at vi ønsker, at der på området skal spares et beløb som det, SF har foreslået. Hvis resultatet bliver, at beløbet bliver sparet, mener vi, ministeren må komme til trafikudvalget og forelægge for os, hvordan beløbet så bedst kan spares. Der er for os ikke tvivl om, at der er god plads for en sådan nedskæring. Det gælder også et par andre punkter på vejsektoren, som jeg ikke skal berøre.

Vi har ikke deltaget og kan ikke deltage i et forslag stillet af SF om en drastisk forhøjelse af bevillingerne til DSB, af den simple grund at vi anser beløbet for at være så stort og hele problemstillingen så uigenomtænkt, at der ikke er basis for det. Jeg vil gerne give udtryk for, at vi i det radikale venstre er parate til at medvirke til flere bevillinger til den kollektive trafik. Det er også en energipolitisk indsats, der her skal gøres. Vi ved i dag, at der i den kollektive trafik, personbefordringen i særdeleshed, har været en ganske kraftig stigning i udnyttelsen, og det er positivt, det må støttes. Vi må ikke komme i den situation, at befolkningen igen søger tilbage til bilerne. Vi må holde fast ved, at den kollektive trafik må være med til at gøre den energipolitiske indsats, som bliver nødvendig i fremtiden.

Derudover vil jeg gerne gøre et par principielle bemærkninger om ændringsforslag, der