

## [Holmberg.]

nedlæggelse. Det er mit indtryk, og jeg tror, det er rigtigt, at det er det, der sker. Der er allerede nu nedlagt mange sidelinjer, men det ville være billigere straks at nedlægge nogle flere, for mange af dem er rene dødssejlere.

Trafikkommissionen tror ikke rigtig på nogen særlig forøgelse af indenrigsflyvningen. Jeg er ikke sikker på, at det er helt rigtigt. Selv om vi naturligvis må erkende, at afstandene i Danmark ikke er særlig store, er der alligevel et godt stykke vej fra Vestjylland til København. Vi, der bor i nogenlunde nærhed af Ålborg eller Tirstrup, har ingen grund til at beklage os, men jeg tror, det ville være ønskeligt at kigge lidt nærmere på dette spørgsmål. Jeg ved selvfølgelig godt, at det er kostbart at anlægge flyvepladser, men jeg har meget svært ved at finde nogen saglig begrundelse for, at det ikke skulle være muligt for de civile fly at lande på Karup og Skrydstrup flyvepladser. Jeg ved, det er militære lufthavne, men det er Ålborg jo også, og det går vældig godt, så vidt jeg er orienteret. Jeg vil bede ministeren have opmærksomheden henvendt herpå.

Med de 4 store anlægsområder, jeg her har nævnt, har jeg også nævnt banerne og flyvepladserne, men det store trafikinvesteringsprogram er ikke hermed udtømt. De større provinsbyer har også trafikproblemer. De er vel knap så akutte som Københavns, men de skal løses alligevel, hvis ikke også de skal opleve at få københavnske tilstande.

Jeg har nævnt Lille-Bæltstroen, en bro over Limfjorden og en række andre anlæg, som det er nødvendigt at få i orden. Trafikken skal jo afvikles, men vi skulle også gerne have færdselsulykkerne nedbragt.

Jeg vil her hæfte mig ved noget, som måske bare er en mindre ting, men som skal nævnes, når vi diskuterer trafikken i Danmark, da jeg tror, den vil være af overordentlig stor betydning for færdselssikkerheden. Det er spørgsmålet om vigepladser og rasteplasser langs vore hovedlandeveje og amtsveje. Alle, der følger med i avisernes omtale af færdselsulykker, vil have bemærket det meget store antal ulykker — og alvorlige ulykker — der sker ved påkørsel af parkerede køretøjer på disse veje uden

for byerne, og ulykkerne sker både i mørke og ved lys dag. Der dræbes adskillige på denne efter min mening meningsløse måde. Vi har jo diskuteret — og det har man også i justitsministeriet — en afmærkning af disse parkerede køretøjer, men jeg kan ikke komme bort fra, at den mest effektive måde at komme disse ulykker til livs på vil være, at køretøjerne kommer væk fra vejbanen. Det kan ske, hvis vi får vigepladser nok på alle de større veje. Omkostningerne herved må være relativt små. Det er jo liv og død, det drejer sig om, og jeg vil derfor henstille til ministeren snarest at tage dette spørgsmål op til overvejelse — det er muligt, at man allerede har gjort det. Er der først vigepladser nok, vil jeg tro, at den højtærede justitsminister vil være villig til at indføre forbud mod at holde på vejene uden for vigepladserne.

Et andet spørgsmål, som vi også må tage med i overvejelserne vedrørende landsplanlægningen, er naturligvis, om vi nu også har råd til de store investeringer, der kræves. Det drejer sig om ca. 34 milliarder kr., ganske vist over en 20-årig periode, men det er alligevel en betydelig stigning i forhold til det nuværende. Ja, dette spørgsmål må naturligvis melde sig, for vi skal jo også have råd til at finansiere industrien og landbruget, og det samme gælder undervisningsvæsenet. Personlig mener jeg, at vi har råd dertil, ja, jeg vil endda gå så vidt som til at sige, at vi har ikke råd til at lade være. Det er meget store udgiftsbeløb, det drejer sig om, men det er klart, at de må ses i relation dels til de udgifter, vi hidtil har haft på trafik anlæggene, dels til den vækst, vi kan vente i landets nationalprodukt — det hører jo sammen. Vi har i de senere år anvendt ca. 1 milliard kr. til trafikinvesteringer, og vi skal nu efter planen forhøje beløbet til ca. 1 700 mill. kr.

Jeg har ved gennemgangen af det trafikøkonomiske udvalgs betænkning hæftet mig ved den prognose, der er stillet for motorafgifternes provenu. Prognosen her viser lidt lavere tal end den tilsvarende prognose fra FDM. Denne prognose regner ikke med den stigning på benzinen, som blev vedtaget i forrige uge, men alligevel viser den, at motorafgifterne vil stige meget, meget stærkt. I løbet af nogle år vil vi nå op på 3-4 milliarder kr. årlig, så selv med den