

[Holmberg.]

det kan da være hyggeligt, men på det større sigt er det ikke sikkert det er det rigtige, for at sige det meget mildt.

Så vidt jeg kan skønne af det store oplæg, vil landet som helhed, hvis planerne bliver virkeliggjort, få en bedre service, hvad angår trafik. Der er dog ét område, som ikke får noget — jeg kan næsten sige tværtimod — hvis vi skal følge baneplanudvalgets betænkning, og det er Vestjylland. Den store reduktion af banelegemet, som er foreslået, fra godt 3.000 til ca. 1.200 km er — det vil jeg med det samme sige her — for drastisk. Den vestjyske længdebane nævnte ministeren ikke, og det spørgsmål kan vi selvfølgelig også drøfte videre ved en senere lejlighed, men allerede nu her ved første behandling mener jeg det er rigtigt, at det bliver sagt, også med henblik på egnsudvikling, at den landsdel må beholde sin hovedbane. Det bliver sikkert også hovedlinjerne, der kommer til at bestå fremover, men det vender jeg tilbage til senere.

Når jeg nævnte Vestjylland, vil jeg egentlig også nævne motorvejsbyggeriet: her har de jo heller ingenting fået, og jeg er ganske enig med ministeren i, at vi mangler en hel del motorvejsbyggeri.

Men når jeg tænker på motorvejene, så vender jeg tilbage til den debat, vi ofte har haft her i tinget netop om den jyske motorvej. Jeg ved naturligvis godt, at anlægget af den er vedtaget her i folketinget, og nu indrømmede ministeren, at der er visse steder, hvor den vedtagne linjeføring skal laves om. Linjeføringen ved Brabrand Sø behøver vist ikke at fastlægges gennem lovforslag, men der er andre ændringer, som skal gennemføres. Ministeren nævnte selv andre ændringer, bl. a. ved Haderslev. Ved denne lejlighed skal jeg naturligvis ikke genoplive hele den debat, vi før har haft om den østjyske motorvej, men tiderne ændrer sig, der kan vel komme nye argumenter frem, og jeg mener, der er kommet nye argumenter frem. Baneplanudvalgets betænkning har jeg lige kort berørt, og jeg kan tilføje, at selv om jeg mener, den vestjyske længdebane skal bestå, mener jeg også, at der er en hel del af de små baner, som ikke kan bestå. At det så også vil komme til at gå ud over Vestjylland er jo en kendsgerning, men ud over at der er fremkommet nye argumenter,

har vi også fået nye medlemmer her i folketinget, og vi har fået en ny minister. Jeg skal i øvrigt ikke ved denne lejlighed provokere ministeren til at sige sin mening om den vedtagne linjeføring bl. a. ved Vejle, men jeg betragter ikke det sidste ord som sagt i den sag, og jeg kan allerede nu sige, at vi ønsker nye oplysninger og nye skøn over mulighederne for at flytte motorvejen længere mod vest, dvs. vest for ådalene i Vejle, og hermed en anden linjeføring. Det kan udmærket nås, og jeg ønsker altså i udvalget at stille spørgsmål herom, idet jeg i alle tilfælde håber, at den vedtagne linjeføring kan laves om.

Når vi nu er ved spørgsmålet motorveje, må jeg desværre komme med en kommentar til noget, jeg ikke er enig med ministeren om. Ministeren kunne jo ikke dy sig for at gentage, hvad han før har sagt om sammenhængen mellem lastbiler, akseltryk, bilbeskatning, vejslid m. v., hvor ministeren i hvert fald personlig mener — der er jo intet lovforslag herom — at de større lastbiler skal til at betale noget mere. Jeg tror, det kan være ganske nyttigt, at vi prøver ganske kort at kigge på, hvad der måske er rigtigt, og hvad der måske er forkert.

Der er visse talmaterialer, som er tilgængelige for os alle sammen. Vi har i Danmark ca. 250.000 vare- og lastbiler, og heraf er 50.000 egentlige lastbiler, men det er jo ikke fortrinsvis de almindelige lastbiler, ministeren tænker på i forbindelse med vejslid og en eventuel højere beskatning, det er de større lastbiler, og når jeg siger større lastbiler, tænker jeg på dem, der har det højest tilladte akseltryk i øjeblikket. Hvor mange har vi egentlig af dem, og hvor meget betaler de? Det må da egentlig være det afgørende, når vi drøfter, om de skal til at betale noget mere. Motorafgiftens samlede provenu var i 1967-68 2,9 milliarder kr., og heraf udgjorde den samlede vægtafgift af motorkøretøjer ca. 500 mill. kr.; det er altså den samlede vægtafgift, således at personbiler er iberegnet. Af disse ca. 500 mill. kr. betalte lastbilerne ca. 200 mill. kr. Men de større lastbiler, dem, der er på 7-8 t, og som særlig er i søgelyset, hvor mange har vi af dem? Ja, af disse større vogne har vi et antal på 5.500, altså et relativt lille tal i forhold til den samlede motorpark på over 1 million køretøjer. Hvad betaler de så