

[Stæhr Johansen.]

jeg var meget glad for. Så kan jeg måske også tillade mig at komme lidt malurt i bæget, idet jeg må sige til trafikministeren, at jeg synes ikke, hans udtalelser om afgifterne var nær så klare som i redegørelsen. Jeg må erkende — men det er måske min fejl — at jeg ikke helt forstod dem. Jeg vil gerne understrege, at med de erfaringer, man allerede har i udlandet, og med den mulighed, man har for at dirigere trafikken efter, hvad man kan sige der er til offentlighedens gavn, spiller afgiftsspørgsmålet her en rolle, og jeg lægger ikke skjul på, at jeg mener, at en privat finansiering, som jo i sig selv forudsætter afgifter af f. eks. Store-Bæltsbroen, vil være det rigtige. Vi får jo nu lejlighed til at foretage yderligere undersøgelser i udvalget, men jeg vil da mene, at man ikke skal sprede så megen uklarhed om dette problem.

Hvad vedrører de øvrige spørgsmål, vil jeg gerne takke ministeren for svaret om det koncessionerede selskab. Hvis det havde været anderledes, ville jeg også have været skuffet, for jeg har altid haft indtryk af, at vi her har set nogenlunde ens på tingene.

Jeg vil også takke for svaret om havnene. Jeg var ganske klar over, at der var visse vanskeligheder, men jeg vil gerne have lov til at understrege, at jeg mener, at det spiller en stor rolle i de kommende år, hvordan vi klarer havneproblemet. Ministeren har helt ret i, at containerproblemet kommer til at spille en meget stor rolle, men det, man også må lægge megen vægt på, hvis man ser på de danske havnes udvikling, er, at oliehavnene får en større og større betydning. De meget store skibe vil jo efterhånden bevirke, at disse havne, hvis de skal opfylde deres funktioner, må have en anden dybde, end vi tidligere har arbejdet med. Det må vi se i øjnene. Når jeg nævnte havnene og trak dem frem — og dér tror jeg også ministeren er enig med mig — er det jo, fordi det ville være en ulykke for vor generation, hvis vi skulle opleve, at Danmark, der har været en søfartsnation fra tidernes morgen, skulle komme ud af billedet og den placering, som Danmark altid har haft. Men jeg forstår, at ministeren har overvejet disse spørgsmål og i og for sig arbejder med problemet. Vi ved jo, at kommissionen arbejder, men med

mine bemærkninger håbede jeg at opnå, at vi muligvis kunne høre lidt fra denne kommission, som jeg synes der har været temmelig stor tavshed om og fra.

Jeg vil dog gerne sige til hr. Horn, at jeg tror også, jeg på mange måder var enig med ham, men hvis jeg skal vurdere hans holdning over for Store-Bæltsbroen, så tror jeg nok, at den er en lille smule mere kølig, end jeg havde ventet. Jeg har det indtryk, som også det ærede medlem hr. Niels Eriksen var inde på, at der var ikke helt den samme varme om dette spørgsmål, som der tidligere har været. Hr. Horn mente, at det udtryk, jeg havde brugt, en flaskehals, ikke er rigtigt. Jeg mener nu, at hr. Horn dér har uret, for det er da i hvert fald sådan med personvognstrafikken, at på visse tidspunkter af året er der udsolgt, der er en ventetid, og somme tider, når der indtræffer særlige forhold, er ventetiden meget lang. Derfor mener jeg godt, man kan bruge ordet flaskehals om Store-Bælt inden for den danske trafik.

Til slut lige en enkelt kommentar til ministeren i spørgsmålet om Søringen. Jeg vil erkende, at jeg meget spændt vil afvente ministerens forslag om, hvordan den kan ændres. Selvfølgelig kan jeg nok nogenlunde tænke mig, når man ikke vil røre ved selve hovedindfaldsvejen og Nørre Allé, hvor det bærer hen, men jeg vil gerne gøre ministeren opmærksom på, at de støjulemper, som kan virke generende på den inderste del af Søringen, vil ikke blive mindre på den forlængelse, som jeg godt ved man tænker på. Men det er altså et problem, man kan drøfte. Det eneste, man ved om Lyngbyvejens indføring, er, at ligegyldigt hvilken vejføring man følger i et sådant tætbebygget område, så vil der komme problemer.

Bilgrav-Nielsen: Jeg skal ikke gå ind i nogen diskussion med trafikministeren om, hvem, han eller jeg, der er dygtigst til at regne. Jeg beder bare om, at jeg får en forklaring på, hvordan det kan være, at man regnede med, at man kunne betjene 13 mill. passagerer med 8 spor, mener, at det kan man klare sig med, også når der er tale om 21 mill. passagerer, og at man endelig regner med stadig at kunne klare sig med disse 8 spor, også når der er tale om 34 mill. passagerer. Det er muligt,