

[Miljøministeren]

været et stort arbejde, og når man kunne gøre det, reservere disse pladser, var det under henvisning til lov om lands- og regionplanlægning. Når pladserne blev reserveret i første omgang vest for Store Bælt og et par år senere øst for Store Bælt, skete det ved hjælp af et cirkulære. Samtidig orienterede jeg folketingets miljø- og planlægningsudvalg, og det vil jeg gøre på samme måde igen, hvis der er enkelte af de 15 pladser, der bliver tale om at udskyde, fordi de af sikkerhedsmæssige grunde ikke kan anvendes.

Derimod vil jeg føle det både rimeligt og rigtigt at søge en tilslutning fra folketinget til en disposition, der udelukkede samtlige steder for senere anlæg af atomkraftanlæg, fordi man derved ville tage en beslutning, der rækker langt ud over det, der er lagt til grund for beslutningen her, nemlig lov om lands- og regionplanlægning.

Dyremose (KF):

Ministeren svarede ikke på det konkrete spørgsmål, om han i teorien kunne gøre det. Jeg har en fornemmelse af, at jeg skal forstå det derhen, at han egentlig mener, at han i teorien kunne træffe beslutningen uden at søge godkendelse i folketinget. Men jeg forstår dette som en bindende erklæring fra ministeren om, at hvis der kommer et oplæg til en så vidtrækkende beslutning, vil det ligge uden for en normal politisk anstændighed at træffe denne beslutning uden først at søge rygdækning og søge sikkerhed for, at der er et flertal i folketinget herfor.

Miljøministeren (Erik Holst):

Jeg vil gerne bekræfte en gang til, at skulle alle 15 pladser udgå ud fra sikkerhedsmæssige vurderinger, så ville det være rigtigt af mig at søge en tilslutning fra folketinget, før en sådan beslutning blev taget.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Bortfaldet spørgsmål:

Spm. nr. 10

Formanden:

Det er meddelt mig, at spørgsmål nr. 10, der var stillet af Kurt Hansen (VS) til ministeren for offentlige arbejder, den 7. oktober 1981 er taget tilbage af spørgeren. Spørgsmålet, der dermed er bortfaldet, var sålydende:

Til ministeren for offentlige arbejder (1/10 81) af:

Kurt Hansen (VS):

»Hvor mange passagerer regner ministeren med at DSB mister som følge af de planlagte forhøjelser af passagertaksterne med 15 pct. pr. 1. oktober, med 18 pct. fra 1. februar 1982 samt med en yderligere planlagt forhøjelse pr. 1. oktober 1982?«

Begrundelse

I slutningen af 1970erne var der en voldsom tilgang til den kollektive trafik. DSB fik også sin andel af tilgangen. Selv om der løbende sker udbygning og fornyelse inden for den kollektive trafik – herunder inden for DSB – så følger denne udbygning slet ikke med passagertilgangen. Dette har ført til, at den kollektive trafik de seneste 2–3 år er blevet væsentligt forringet. Samtidig med denne forringelse i serviceniveauet stiger priserne for personbefordringen meget hurtigt. Og lønarbejdernes realløn falder fortsat som følge af regeringens og de borgerliges indkomst- og finanspolitik.

Jeg forlanger naturligvis ikke, at trafikministeren skal tage afstand fra den asociale krisepolitik, som den regering, han selv er medlem af, fører, men det er bestemt på tide, at trafikministeren forholder sig til de trafikpolitiske konsekvenser, der uundgåeligt vil komme som følge af en politik, der betyder forringelser og fordyrelser for den kollektive trafik.

Regeringen burde have taget tilgangen til den kollektive trafik som en udfordring og virkelig satset på at få flere og flere til at benytte denne trafikform. På længere sigt kunne det også have ført til store samfundsmæssige besparelser, samtidig med at behovene for kollektiv trafik blev tilfredsstillet.

I stedet gør regeringen det stik modsatte. Forringelser og fordyrelser. Dette er med til at tvinge mange tilbage i privatbilten.