

[Arne Melchior]

private eller som virksomheder, professionelle, være den størst mulige valgfrihed med hensyn til, hvordan man vil lade sig selv eller det, man skal have transporteret, komme frem. Det kan afhænge af mange ting: hvor mange der skal transporteres eller hvor meget, hvor meget det haster, hvornår det foregår, hvad art det har, hvordan vejret er, osv. osv. Det skal være sådan, at der er valgfrihed, som sagt så langt sikkerheden og økonomien kan holde.

Dette med valgfriheden går på to forhold, nemlig dels valget mellem den hårde og den bløde trafik, dels valget mellem den kollektive og den individuelle trafik, og det er jo om dette, ministeren har sagt: det er ikke et enten-eller, men et både-og.

Det vil sikkert glæde cykelfolket, at afsnittet om cykler fylder lige så meget som afsnittet om privatbiler i redegørelsen, og det kan cykelfolket udmærket have fortjent. Der er til syvende og sidst 4 millioner cykler i dette land, så der må jo være mange af os, der er cyklister.

Men jeg vil også spå, at der vil blive bestående flere private biler, uanset om hr. J. K. Hansen og hr. Bilgrav-Nielsen kan lide det eller ej. Det vil der automatisk blive, og jeg er ikke enig med hr. J. K. Hansen i, at det er nationaløkonomisk uacceptabelt. Det er absolut acceptabelt at give den maksimale valgfrihed, men det er altså ikke på nogen måde i modstrid med, at den kollektive trafik i frekvens, i service, i prisbillighed skal være så attraktiv, at denne også er en af de valgmuligheder, alt efter som situationen er.

Under den kollektive trafik skal jeg have nævnt, at DSB står rosende omtalt og med rette. Men hvad ikke alle er opmærksomme på, ikke hele tiden i hvert fald, er, at tilskudsandelen af omsætningen er lavere hos DSB, end statsbaners tilskudsandele er i de fleste os omgivende lande, og da den så yderligere er for nedadgående, er det altså et tegn på, at også denne offentlige service fungerer overordentlig fortrinligt.

Den kollektive trafik kan så være privat eller offentligt organiseret, men uanset hvad den er, er den i høj grad vigtig og skal altså indgå i valgfriheden over for den individuelle trafik.

Om luftfart skal jeg kort sige, at jeg har glædet mig over i ministerens redegørelse at se omtalen af den koncessionslov, som han

selv har fremsat forslag om i Folketinget i november i fjor. Nu er redegørelsen jo givet i marts i år, så den er endnu nyere. Koncessionsloven er nu vedtaget både i Sverige og i Norge; den omtale, som denne sag får i redegørelsen, viser klart, at ministeren helt og fuldt står bag det, som han har lagt op til med lovforslaget. Jeg håber, at det er et tegn på, at denne koncessionslovgivning, lige så vel som Storebælt for øvrigt, nu snart kan passere anden og tredje behandling her i Folketinget.

Mit sidste ord, før tiden udløber, skal være en henvisning til, at der nok er en lille skrivefejl dér, hvor der i redegørelsen i afsnittet om veje står, at »vejforbindelserne til Vendsyssel skal udbygges og færdiggøres senest i 1996«. Jeg tror, det skal være vejforbindelserne ikke »til« Vendsyssel, men »i« Vendsyssel. Det må være det, der er ment, og det signal skal da også være givet ved denne lejlighed, at der står et samlet Folketing bag.

Jeg slutter, som jeg begyndte, med en gratulation med, at trafikministeren har kunnet give os denne udmærkede redegørelse.

Steffensen (KRF):

Da mit partis ordfører, fru Inger Stilling Pedersen, ikke kan være her i dag, skal jeg på Kristeligt Folkepartis vegne fremlægge vore synspunkter i forbindelse med den handlingsplan og den redegørelse, som trafikministeren har fremlagt for Folketinget.

Jeg vil først gerne takke for begge dele. Vi finder, at der i såvel redegørelsen som handlingsplanen er afstukket linjer, som er værdifulde for os med hensyn til de prioriteringer, som Folketinget må foretage angående de trafikpolitiske tiltag i de kommende år.

Beslutningen om at bygge Storebæltsforbindelsen aktualiserer jo en samlet trafikpolitisk stillingtagen, da Storebæltsforbindelsen påvirker mange sider af vort samfundsliv. Vi udtrykker fra Kristeligt Folkepartis side tilfredshed med, at denne beslutning er truffet, og at der er den bredde bag den, som tilfældet er.

Formålet med en trafikpolitisk stillingtagen er at skabe og udbygge en effektiv afvikling af gods- og persontrafikken, både lokalt, regionalt og landspolitisk.

Man kommer ikke uden om – hvad enten man nu kan lide det eller ej – at bilen er det