

[Trafikministeren]

Jeg har jo siddet i stolen dér ved siden af i mange år, og det kommer man ikke helt ustraffet fra. F.eks. får man et indtryk af, hvad man mener, og hvad man ikke mener. Det er grunden til, at jeg siger tak også til hr. J. K. Hansen. Der lå jo en undertone i, at hr. J. K. Hansen også søger en trafikdebat med perspektiver. Jeg lagde mærke til spørgsmålet om Europa, om forbindelsen fra det øvrige Norden. Det var så krydret lidt med, at hr. J. K. Hansen stillede spørgsmålet, om jeg ikke følte mig ensom, alene, forladt af min finansminister, når jeg var på rejse og til møde i Bruxelles eller et andet sted med mine europæiske kolleger.

Nu ved hr. J. K. Hansen, hvis erfaring på området jeg allerede har omtalt, jo også, at det samme giver transportministrene i andre lande udtryk for. Dér har man jo en fælles skæbne. Det har jeg i hvert fald oplevet, og jeg tror, at det er sandt.

Men jeg føler også, at der i andre lande, når vi taler om jernbaner, er større problemer end dem, vi oplever her i vort land. Når jeg tænker på sporvidden i Spanien eller på vanskelighederne i Italien eller det, man slås med i England, så mener jeg såmænd ikke, at vi er så dårligt stillet.

Vi har vel den vanskelighed i forhold til mange af de andre, at vi ikke har de helt store afstande, at vi har en masse byer, som betinger en speciel struktur. Nu kan man vel ikke forlange, at jeg på de små tre måneder har opnået al visdom, og det er også derfor, at jeg søger dialogen og prøver på at leve op til det.

Jeg mener, at jernbanen i europæisk sammenhæng har en stor mulighed – jeg vil næsten sige en enorm chance. Hvis vi skal binde Europa sammen – og det skal vi jo, når vi når frem til det indre marked – så bliver jernbanen et af de midler, der stærkest kommer til at binde landene sammen. Der er overfyldt i luften, der er overfyldt på motorvejene, der er overfyldt omkring de store lufthavne.

Der ligger nogle muligheder, som skal undersøges og kædes sammen med de andre trafikmidler, sådan at vi får et koordineret jernbane- og vejsystem, der både kan transportere gods og personer rundt i Europa.

Jeg har den opfattelse, at Tyskland indtager en nøgleposition i den retning. Jeg har også oplevet, at Tyskland er ikke ét, at det, man mener i Bonn, ikke er det samme, som man mener i Ki-

el. Forbindelsen gennem Slesvig-Holsten op til den jyske halvø er noget andet end det, man taler om, når man kommer til Bundestag i den tyske hovedstad.

Men Danmark er – om man kan lide det eller ej – uhjælpelig knyttet til Tyskland, når det drejer sig om at komme fra Danmark og ud i Europa. Derfor vil jeg lægge vægt på at knytte mig så tæt som muligt til de tyske myndigheder, for det er hos dem, vi skal have tilladelsen til at komme på vejene, til at komme på jernbanerne, til at få flyveruterne oprettet. Tyskland er i en nøgleposition, og jeg vil gerne sige, at når man efterlyser perspektiv og efterlyser samarbejde og efterlyser det europæiske, så fører vejene fra Norden til det europæiske kontinent enten uden om eller gennem Danmark, men de fører i hvert fald igennem Tyskland.

Jeg må også takke hr. Ikast for hans helt uventede rosende bemærkninger.

Må jeg så til hr. Ole Henriksen sige, at jeg synes ikke, at vore synspunkter er så forskellige, som man måske gerne vil gøre dem til. Jeg er ikke hader af Plan 2000; jeg synes, den er rigtig. Jeg er heller ikke hader af den kollektive trafik. Jeg mener, at den kollektive trafik skal være så tillokkende, at trafikanterne vælger den kollektive trafik. Jeg bor det meste af min tid her i hovedstadsområdet; jeg ved godt, hvor svært det er. Men jeg ser jo også, at når folk kommer til forhandlinger inde i ministeriet om den kollektive trafik, når de ikke frem til tiden, fordi de sidder fast på motorvejen.

Det er altså et spørgsmål, om man vil bruge den kollektive trafik, fordi den er tillokkende, og det synes jeg vore bestræbelser skal gå ud på.

Jeg kan ikke lide, at man er bedredende, for kollektiv trafik er ét i Københavnsområdet, men noget helt andet i Øster Brønderslev eller i Skjern eller de steder i Danmark, hvor man taler om, at vi skal bevare landsbysamfundene, at vi skal sørge for at have sikkerhed, at vi ikke får øde områder, og at der skal være en tilværelse dér, som er god for de mennesker, som nu vælger den form for tilværelse. Dér er man knyttet til sit personlige befordringsmiddel på en helt, helt anden måde, end man er her i Københavnsområdet.

Hr. Ole Henriksen spurgte, hvad det kostede at transportere henholdsvis på veje og på jernbaner, både personer og gods. Det er et af de