

[Helge Sander]

gøre os nogle helt urealistiske forestillinger om, hvordan vi kommer videre, og jeg minder lige om de milliarder af kroner, jeg nævnte, for de skal med i billedet.

(Kort bemærkning).

**Helge Mortensen (S):**

I forhold til de overordnede toner, der har været fremme om, at man kan flytte alt gods over på jernbanen, mener jeg nu, at hr. Helge Sander har fat i den mere rigtige ende. Det siges, som om alt vejbyggeri er færdigt, så der nu kun er jernbanen. Det er ikke muligt at lave en rationel transport overalt i dette land med jernbaner. Transportstrukturen vil skifte, sådan at lastbilerne vil komme til at køre kortere og kortere og formentlig vil komme til at køre til jernbanen med godset, og det forudsætter nu, at der er nogle veje at køre på. Så jeg synes, at billedet af transportområdet ser mere nuanceret ud, end at man bare kan sige jernbaner og ingen veje.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Hr. Helge Mortensen må have søgt meget efter det synspunkt og det standpunkt, hvis det skulle have været indeholdt i mit indlæg. Jeg forsøgte at sige, at der ligger et udspil fra EF, som i korte træk siger, at det ikke går, hvis vi bliver ved med at favorisere vejtrafikken og lufttrafikken; det er nødvendigt, at vi kraftigt og radikalt lægger om til fordel for kollektiv trafik og søtransport. Er Socialdemokratiet og Venstre uenig i det hovedsynspunkt?

Jeg ved godt, at der også i årene fremover vil komme vækst i biltrafikken, men skal den imødekommes ved, at vi bare bygger motorveje? Vil man være med til den omlægning af trafikken, som EF anbefaler? Eller vil Danmark med partier i spidsen, som ellers mener, at de er de mest pro EF - Venstre især - vende sig imod det udspil, som her er kommet, og som man nægter at sætte på dagsordenen i Danmark? Hr. Helge Mortensens indlæg fortalte os faktisk også, at Socialdemokratiet ikke ønsker at få en reel debat om det.

Hr. Helge Mortensen ved godt, at der er ingen, der forestiller sig at overflytte al trafik fra vej til jernbane. Det er noget underlødigt sludder, hr. Helge Mortensen fører frem i debatten, når han ved, at det, vi kæmper imod i øjeblik-

ket trafikalt, er, at vejene bliver ved med at få fyldt på. Det kan være, Socialdemokratiet har indtaget dette superborgerlige standpunkt til fordel for bilismen, men det skulle da undre mig.

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Hr. Bilgrav-Nielsen efterlyste på et tidspunkt en transporthandlingsplan, men jeg må gøre opmærksom på, at det er et forslag til folketingsbeslutning om større frihed for DSB, vi diskuterer i denne omgang.

(Kort bemærkning).

**Helge Mortensen (S):**

Jeg er ikke uenig i dette hr. Bilgrav-Nielsens overordnede synspunkt, som hr. Bilgrav-Nielsen ganske rigtigt siger han henter fra EF, men debatten havde fra hr. Bilgrav-Nielsens side alene karakter af en modstand imod veje, der blev suppleret af hr. Tommy Dinesen, og da fandt jeg anledning til at sige, at man i hvert fald må se overordnet på det.

Jeg er enig i, at vi i fremtiden skal foretage en langt stærkere investering i den kollektive trafik, end vi har gjort tidligere, og at det skal dæmpe investeringerne på vejsiden, men det er ikke ensbetydende med, at man repræsenterer et synspunkt, hvor man overklistrer Jylland med asfalt.

(Kort bemærkning).

**Helge Sander (V):**

EF ønsker i højere grad at omlægge trafikken til bane og ad søvejen. Det ønske kan Venstre udmærket tilslutte sig, hvis det er et tilbud, men det er altså ikke nok, at hverken EF, regeringen eller Det Radikale Venstre blot indsætter dobbelt så mange tog til person- og godstrafik og dobbelt så mange færger og alt muligt andet. Hvis diskussionen derfor skal drejes over i den retning, som jeg selvfølgelig godt ved nødvendigvis er lidt simplificeret i en sådan debat og på dette tidspunkt af dagen, skal vi til at se på, hvor stor udnyttelsesgraden af den offentlige transport, vi allerede har i dag, er på de områder, som hr. Bilgrav-Nielsen nævnte.

Det er ikke helt så enkelt, for det er klart, at hvis vi havde et tilbud, der omfattede alle former, ville vi meget gerne være med til at befordre en øget transport ad de kanaler, som hr.