

[Horn.]

til at styre både lands- og regionsplanlægningen, og det spiller jo en væsentlig rolle i den fremtidige transportudvikling.

Bogen „Den amerikanske udfordring“ har en vision om, at teknologiens udfoldelser inden århundredskiftet vil føre til fantastiske ændringer af livsmønsteret i det mere avancerede industrisamfund; bl. a. skulle antallet af fridage blive større end antallet af arbejdsdage. Vi kan ikke udelukke, at det er mere end en vision, og hvis vi når til en større økonomisk enhed i Norden, vil det efter al sandsynlighed betyde, at Norden vil høre til de områder, hvor visionen bliver til virkelighed.

Sådanne og andre perspektiver tilsiger os og planlæggerne at være åbne for nytænkning, når vi står over for trafikinvesteringer i anlæg, som skal dække behovet flere generationer frem. Vi må håbe, at transportforskningen kan komme os til gode, og vi må vænne os til i trafikudvalget i højere grad at se på perspektiver og principper end at fortabe os i detaildiskussioner.

I trafikministerens oplæg spiller økonomien en væsentlig rolle, som naturligt er, når det drejer sig om opgaver af denne karakter. Den nordiske transportproduktion skønnes at andrage omkring 50 milliarder kr.; for Danmarks vedkommende vil det vel sige et indslag på omkring 12-13 milliarder kr. eller ca. 20 pct. af nationalproduktet, en procent, der uden tvivl vil vokse. Hvad det betyder, kan man få en fornemmelse af, når man ser, at de sagkyndige regner med, at inden 1990 vil transportsektorens andel i produktionen være tredoblet. Det antyder jo noget om, hvad det drejer sig om.

Selv om vi må regne med, at vi gennem et stærkt økonomisk samarbejde kan forbedre mulighederne for at dække vort kapitalbehov, slår det jo ikke til. Vi kan ikke dække disse store opgaver ved nordisk kapital, vi må uden for Norden for at hente den, og det lader sig jo også gøre. I alle lande interesserer man sig stærkt for en begrænsning af overkapacitet i transportberedskabet. Den er her større end i noget andet produktionsområde, og det kan ikke være anderledes, men derfor bør vi alligevel i vor fattigdom tage fat på at undersøge, om vi kan begrænse det spild,

som her foregår. Jeg forstod også af ministerens redegørelse, at det er en af de ting, som har en betydelig vægt i ministerens og regeringens overvejelser.

Et af områderne er samarbejdet mellem jernbaner og biler. Her kan vi være glade for, at begge parter har forstået, at vi befinder os på et stadium i udviklingen, hvor de, der vil samarbejde, kan klare sig, medens de, som er imod samarbejde, må regne med at få meget trange vilkår fremover. Også her skulle amtstrafikudvalgene i de nye stamruter efter 1970 kunne komme til at øve en betydelig indflydelse i retning af en bedre koordinering og en begrænsning af spild inden for transportproduktionen. Vi må også regne med og håbe på, at trafikkommissionen ved sine undersøgelser kan komme med udredninger, som kan være til støtte for trafikudvalget i dets videre arbejde med disse planer.

Skibsfarten har som DSB rationaliseret meget stærkt og kan forhåbentlig over et containersamarbejde, også med vognmændene, bidrage til en større nyttevirkning for alle tre transportmidler.

Lufttransporten vil jo fortsætte sin ekspansion, det er der ingen tvivl om, måske endda voldsommere, end vi forestiller os. Det ses jo bl. a. af, at flere rederier i det sidste par år har interesseret sig stærkt for dette forhold og lykkeligt i Norden søger samarbejde i stedet for den nådeløse krig, der ellers kunne tænkes at opstå mellem luftfragt og fragt på søen. Men vi må ikke overse, at der hænger meget tunge skyer over den internationale lufttrafik og dennes økonomi. Det bør vi skrive os bag øret, når vi taler om transportøkonomi og transportanlæg i det hele taget. Den tekniske udvikling af flytyperne kan vende op og ned på tilvante behov i lufthavne og på anden måde. SST-flyene synes at lade vente noget på sig, og det kan vi vel i og for sig kun være tilfreds med. Jeg tror, at alle luftfartsselskaber græder tørre tårer over, at der bliver en lille opbremsning i udviklingen af de forskellige flytyper. Det giver jo også dem, som tænker på at lave flyvepladser og lufthavne, tid til at tænke sig om, inden de investerer penge; de kan være lidt afventende over for den tekniske udvikling på disse felter.

I denne forbindelse må jeg stærkt under-