

[Stæhr Johansen.]

Først vil jeg gerne gøre nogle bemærkninger om jernbanerne. Jernbanerne har i de senere år vist en vis, omend beskedent, stigning både for gods- og persontransporten; men i forhold til den samlede transportsektor har banernes andel været faldende. Der er i virkeligheden tale om en udvikling, der har stået på i mange år, måske lige siden jernbanenettet i 1930'erne havde sin største udstrækning her i landet. Såvel stats- som privatbanerne har da også taget konsekvensen af denne udvikling og nedlagt en række urentable strækninger, ligesom man har overvejet sine organisationsforhold. Jernbanernes fremtidige stilling er som bekendt indgående behandlet i baneplanudvalgets betænkning, og hvad angår statsbanernes organisationsforhold, foreligger der en værdifuld betænkning fra strukturudvalget. Denne betænkning har nu ført frem til et forslag om en ny lov om statsbanernes styrelse, der giver mulighed for en forstærket rationalisering, og det er jo det, vi venter på.

Det glædede mig, at ministeren i sin tale var meget opmærksom på, hvorledes banernes udvikling fandt sted i andre lande, og her fremhævede, at banerne i særlig grad kan udvikles til at varetage persontrafik på bybaner i de tæt befolkede områder og tunge transporter af gods over længere afstande, herunder containertransporten, som jo har gennemgået en rivende udvikling. Det er synspunkter, som jeg fuldt ud deler. At ministeren yderligere peger på, at jernbanerne ved at ændres i denne retning i det lange løb får mulighed for at blive rentable, imødekommer et ønske, vi i mange år har næret.

Fra det konservative folkepartis side vil vi gerne være med til at undersøge mulighederne for, at statsbanerne bliver et koncessioneret selskab. Med de rationaliseringer, der er sket og vil ske, vil muligheden herfor blive større. Et koncessioneret selskab giver ganske vist ledelsen et større ansvar, men også udsigt til en smidigere, hurtigere og mere rationel stillingtagen. Den nye organisationsform vil formentlig også lette overgangen til koncessioneret selskab. Det er et punkt, som jeg håber ministeren vil være opmærksom på. Jeg vil derfor gerne spørge ministeren, om det er dette, han

har haft i tankerne med bemærkningen om en opdeling af statsbanerne efter koncernprincippet.

I ministerens redegørelse savnede jeg en omtale af vore havne. Forklaringen kan muligvis være, at der sidder en havnelovskommission, men jeg synes alligevel, at ved en samlet trafikanalyse hører havneanlæg med i billedet. Forholdet er jo, at ikke mindre end 90 pct. af importen indføres søværts, og ca. $\frac{2}{3}$ af eksporten udføres søværts. Det er en kendt sag, at tendensen inden for havnenes udvikling har været, at rentabiliteten i de større havne er blevet stadig forbedret, medens de mindre havne ikke rigtig har kunnet følge med. Alt tyder således på, at man især skal have opmærksomheden henvendt på investering i de betydeligste havne. Efterhånden som skibene bliver større og større, må havnedybder og kajpladser indrettes til disse store skibe, da man ellers vil se, at vi som gammel søfartsnation må lide den tort at se de større skibe gå uden om Danmark. Derfor må det forventes, at der også inden for havnevæsenet sker en udbygning, idet skibsfartens modernisering med containertransport og roll-on og roll-off trafik må formodes at ville medvirke til en yderligere koncentration og dermed en større samlet godsmængde, som stiller krav til en fornyelse af de vigtigste havneanlæg og disses forbindelse med det overordnede trafiknet.

En vigtig bestanddel af dette overordnede trafiknet er jo, foruden jernbanerne, vejene, og herunder særlig hovedveje og motorveje. Det er anerkendt fra alle sider, at vejudbygningen, når det drejer sig om hovedlandeveje og motorveje, ikke har kunnet følge med i den enorme stigning i antallet af køretøjer, som vi har været vidne til efter 2. verdenskrig. I 1955 havde man en samlet bilpark på 324.000 biler. I 1961 var dette tal fordoblet til 668.000, og i 1967 var der igen næsten en fordobling til 1.142.000 biler. De prognoser, man har udarbejdet, viser, at man i 1970 må regne med 1.360.000 og i 1980 med 1.890.000 biler. Disse tal viser meget tydeligt, hvilke krav der bliver stillet til udbygningen af vejnettet, hvis automobilkørslen skal fungere på tilfredsstillende måde.

Det er ikke et spørgsmål om udbygning