

[Hørn.]

Vi ved også fra nærtrafikken i USA, hvorledes jernbanerne dér har fået en renæssance, og når vi aflæser tallene for benyttelsen af statsbanerne, er der meget, der tyder på, at vi er på vej ind i det samme. Derfor bør man anlægge en nyvurdering, når man vil tage stilling til, hvorledes forholdet er mellem at køre over en 65 m høj bro i sin bil eller vælge et komfortabelt tog, som hurtigere end nu kan bringe os over Store-Bælt.

En ting, som må indgå i de tanker, som den unge generation gør sig, er, om vi har ret til fortsat at benytte den tidsmålestok, som vi selv har skabt, men som bilen i høj grad har påvirket. Det er dette system med at opdele en time i 60 enheder og give dem en eller anden vægt, en bestemt vindingsvægt, som man satses på: hvor meget kan jeg tjene på det minut, hvis jeg kan komme hurtigere frem? Det er klart, at der er mange forhold at tage stilling til, om det er en forretning, man skal gøre, om man skal besøge sin syge mor eller anden familie, eller det er noget tredje eller fjerde, man skal. Vurderingen af minuttets værdi spiller overordentlig stærkt ind i forholdene. Den høje værdi, man har tilmålt minuttet, når man sidder i sin bil, har sin store del af ansvaret for mange af de ulykker, der sker. Det er vel også en af de ting, som gør, at ungdommen er begyndt at reagere over for det system og siger: hvad jager vi egentlig efter?

Vi ved fra en lang række andre områder, bl. a. forureningsområdet, hvordan vi næsten med skyklapper på er kommet ind i en situation, som vi ikke rigtig har taget højde for. Det er noget lignende, der viser sig på fartens område med brugen af bilen; vi er kommet ind i et system, som menneskene ikke i det lange løb kan leve med. Derfor kommer den kollektive trafik til at spille en betydelig større rolle i fremtiden, derom kan der ingen tvivl være. Det gælder først og fremmest naturligvis nærtrafikken og fjerntrafikken. Det kan være noget anderledes for den regionale trafik, alt efter hvordan befolkningstætheden er i det pågældende land.

Jeg vil slutte med at sige til dem, der synes, det er forfærdeligt at komme ned i en tunnel: Prøv nu at tænke i 1970ernes og 1980ernes baner, og er der en mulighed for også at tænke ind i det næste århundrede, er

det ingen skade til. Disse ting vil i alt fald give den danske befolkning og Norden muligheder, som ikke så forfærdelig mange tænker på at vi faktisk har.

Stæhr Johansen: Først vil jeg gerne udtrykke min tilfredshed med denne forespørgselsdebat i dag om de store trafikproblemer i Danmark. Fra mit partis side har vi i længere tid ønsket at få en sådan debat, selv om jeg er af den opfattelse, at den kunne være kommet på et tidligere tidspunkt, men med det gamle ord kan jeg jo sige: „Bedre sent end aldrig“.

Som det ofte har været udtrykt, næsten indtil bevidstløshed, er trafikken et af de vigtigste områder for produktionen og for befolkningen i al almindelighed, men i de senere år har der ikke været nogen klar stillingtagen til, hvad vi ville på dette område, og hvad vi økonomisk er i stand til at bære. Perspektivplanen gav visse målsætninger og opridsede den økonomiske baggrund, men en samlet planlægning efter dens forelæggelse har der ikke fundet sted. På trods af de mange kommissionsbetænkninger, der foreligger, og de mange undersøgelser, der har været foretaget i tidens løb angående den trafikpolitiske situation i Danmark, tror jeg, jeg må sige, at alt flyder på en måde, som er skadelig for den økonomiske udvikling. Situationen er ikke blevet mindre udflydende, efter at den nuværende trafikminister med optimistisk åbenhed har holdt en række taler rundt om i landet — taler, hvor standpunkterne ofte synes geografisk bestemte og derfor ikke giver udtryk for en målsætning.

Vi ser de store forarbejder, der er blevet udført for at få en fast forbindelse over Store-Bælt, hvor de skiftende trafikministre stadig har fået nye ideer, vi ser på lufthavnsproblematikken med principvedtagelsen om Kastrups flytning til Saltholm, vi ser forsinkelsen på S-banernes for længst vedtagne udbygning i Storkøbenhavn, vi ser den Citybane, hvor man til undersøgelsesarbejderne har ofret over 14 mill. kr., uden at man derfor er kommet et skridt hen ad vejen, vi ser motorvejsproblematikken, hvor vi er begyndt en stykvis bygning af adskillige veje, men alligevel er sakket agterud i forhold til det trafikbehov, der er. Jeg tænker her ikke mindst på motorvejene og gen-