

[Freddy Madsen.]

Behovet for en bedre transport gælder også nærtrafikken. Byerne vokser, der opstår nye boligkvarterer, og byernes arbejdspladsopland strækker sig stadig længere ud. Derfor må transporten fra hjem til arbejdsplads eller skole gøres kortere og billigere. Derfor er vi enige i, at trafikplanerne må koordineres med den almindelige planlægning, der må koordineres med bestræbelserne på en ligelig og harmonisk udvikling af landets forskellige egne med hensyn til erhvervsudvikling, beskæftigelse og udnyttelse af de forskellige områders naturlige muligheder.

Vi er i den henseende betænkelige ved den ofte kritikløse nedlæggelse af lokale jernbanelinjer imod den lokale befolknings interesser, og oven i købet uden at man på anden måde har dækket egnens og befolkningens behov for en tilfredsstillende transport. I mange i forvejen underudviklede områder har noget sådant så at sige låst den tilbagestående stilling fast, foruden at man har svækket hovedlinjernes stilling ved at berøve dem de nødvendige føde- eller tilbringeslinjer.

Vi er altså enige med ministeren i, at den kollektive trafik må styrkes på den individuelle trafiks bekostning, selv om vi anerkender, at der, sådan som tingene har udviklet sig, naturligvis også i fremtiden vil være folk, som ikke kan undvære de individuelle transportformer.

Men det vil sige, at der må investeres i den kollektive trafik. De senere års unaturligt stærke vækst i den individuelle trafik skyldes blandt andre ting også, at den kollektive trafik er for dårlig, for utilstrækkelig og for dyr. Der har været eksempler på, hvordan nedslidningen af materiel osv. ikke står i noget rimeligt forhold til, at man samtidig har fremmet privatbilismen ved at cementere stadig større dele af landet.

Også af miljø-, sikkerhedsmæssige og energibegrænsende grunde bør vi satse på den kollektive trafik. Jeg tænker på bilernes forurening, deres bly- og kulilteforgiftning, jeg tænker på byernes parkeringsproblemer, der efterhånden vokser byplanlæggerne over hovedet, og jeg tænker på det ressource- og energispild, som den individuelle trafik er sammenlignet med den kollektive. Og netop i denne tid, hvor vi her i tinget har haft ret

voldsomme diskussioner om sikkerheden, må den kollektive trafiks større sikkerhed spille en afgørende rolle.

Vi er enige i, at der må findes en koordinering og et samspil mellem fjerntrafikken og den regionale og lokale trafik. Det er for os klart, at fjerntrafikken må drives af staten. Vi er også villige til at se positivt på forslaget om, at regionaltrafikken overlades til amterne og lokaltrafikken til kommunerne, men der er for os ingen tvivl om, at tankerne om i de forskellige områder at samle de forskellige trafikmidler i et fælles organ må føres ud i livet, heller ikke om, at såvel dette som en virkelig planlægning til gavn for befolkningen forudsætter, at kollektiv trafik overtages og drives af det offentlige.

Lad det være sagt, at vi ikke anser Hovedstadsområdet Trafikselskab som det ideelle, og altså heller ikke, at det, som det i øjeblikket virker, kan overføres som model for andre områder.

Hvad hovedstaden angår, forstår vi simpelt hen ikke tanken om at opgive bygningen af en tunnelbane netop i en tid, hvor byer andre steder i verden finder det rigtigt og nødvendigt at bygge sådanne baner for at løse deres trafik- og parkeringsproblemer, og disse problemer er med Københavns beliggenhed ikke mindre end andre steder.

Jeg vil gerne i den forbindelse direkte spørge ministeren: hvad er årsagerne til, at denne sag øjensynlig er tabt på gulvet? Kan man ikke fra officiel side se nødvendigheden af, at man faktisk tager fat på denne opgave?

Jeg skal i øvrigt ikke komme så forfærdelig meget ind på DSB og Plan 90, ikke fordi jeg undervurderer DSBs betydning — jeg håber, det er fremgået af, hvad jeg allerede har sagt, at vi tillægger jernbanerne en overordentlig stor betydning — men fordi jeg stort set er enig i DSBs og ministerens visioner på dette område. Noget andet, og det gælder jo redegørelsens visioner som helhed, er jo at få dem gennemført på den mest praktiske og fornuftige måde. Lad mig sige rent ud, at det er min overbevisning, at hvis der ikke — og det siger ministeren jo han ikke har håb om — stilles større ressourcer til rådighed for en udvikling af DSB, stiller jeg mig overordentlig tvivlende over for muligheden af det, der er sagt om