

[Freddy Madsen.]

at fordoble passagertallet. De erfaringer, vi har fra de seneste år, tyder ikke på, at noget sådant vil blive tilfældet.

Af samme grunde som dem, der gælder banerne, ønsker vi også skibstrafikken udbygget. Skibe er billige, og de er miljøvenlige. Det må betragtes som et tab, at egne og landsdele som f. eks. Nordjylland har mistet sine regelmæssige skibsforbindelser til hovedstaden. Til gengæld tror vi også ligesom ministeren, at behovet for indenrigsflyvningen i det store og hele må siges at være dækket.

Så er der spørgsmålet om godstrafikken, som i stigende grad er trukket ud på landevejen. Vi er enige med ministeren i, at skal man foretage en samfundsmæssig og økonomisk bedømmelse af, hvad landevejstrafikken koster sammenlignet med andre transportmidler, så må man retfærdigvis tage de store vejomkostninger med i betragtningerne. Derfor mener jeg, at vi naturligvis fortsat, hvad nærtrafikken angår, må holde os til lastbilen, men at vi, alt andet lige, hvad den lange trafik angår, bør stimulere bane-transporten.

Som et middel foreslås oprettelsen af 10 godsterminaler. Vi ved ikke, om det er nok, bl. a. set ud fra et egnsudviklingssynspunkt, men det vil man jo komme til at drøfte videre i udvalget, og man vil sikkert også her som på andre områder høre meningstilkendegivelser udefra.

Så er der diskussionen om afgifter og skatter. Nu er vi jo ikke yndere af indirekte skatter overhovedet, men af de foreslåede alternativer vil vi nu nok støtte regeringens forslag om en kilometerafgift for de lange strækninger, ligesom man har i Norge og i Sverige.

Vi er indstillet på, at hele den udvikling, som danner baggrund for redegørelsen, nok giver anledning til nyvurdering af en del af vore vejplaner. Principielt vil vi gentage, at vi i forvejen var betænkelige ved den overhåndtagende tendens til at dække landet med veje, vejudfletninger osv. Men naturligvis er der opgaver, der af mange grunde trænger sig på, og som skal løses. Til disse hører en hurtig igangsættelse af Storebæltsprojektet ud fra en mere langsigtet vurdering af, hvad der tjener vore interesser i en hurtig, sikker og i længden billigst forbindelse

mellem Sjælland, hovedstaden og det øvrige Danmark.

Jeg er klar over, at jeg ikke har omtalt alle de i redegørelsen nævnte problemer, men vi er som helhed enig i de hovedformål, som er lagt frem, og vil være med til at diskutere dem positivt og gennemføre dem. Men det kræver, som ministeren siger, beslutsomhed, stædighed og arbejde, men også sådanne former for beslutsomhed og arbejde, at de gode tanker ikke fortaber sig i mere eller mindre gustne overlæg og mere eller mindre dårlige forslag.

Jeg vil gerne slutte af med at sige, at i hele den diskussion, der står om økonomien i den forbindelse, er jeg ganske enig i de synspunkter, der bl. a. er fremført af hr. Kurt Brauer. Det er jo meget let at få øje på, at statsbanerne f. eks., at DSB giver et underskud på adskillige hundrede millioner kroner om året. Det kan enhver se, og det kan enhver lave larm over. Men jeg føler mig også overbevist om, at selv om vi ser bort fra de almindelige menneskelige aspekter i tingene — det bør vi naturligvis ikke gøre — men selv om vi gør det og kun betragter den økonomiske side af sagen, betragter den ud fra en samfundsmæssig økonomisk helhed, er det min overbevisning, at man ville tjene samfundet, samfundsmæssig økonomien, bedst ved at foretage meget omfattende investeringer i den kollektive trafik, og at det ville være en nødvendighed for også at opnå det formål, man her tilsigter.

De besparelser, som kan opnås, er svært målelige. De består naturligvis bl. a. i energibesparelser, i mindre udgifter til indkøb af individuelle trafikmidler osv. Men de består også i nogle umålelige enheder, først og fremmest forårsaget af de ulykkesvirkninger, den overhåndtagende individuelle trafik har i form af miljøødelæggelse, i form af sygdom, helbredssvækkelse og død. På alle disse områder er det svært at gøre tallene op, men for mig er der ingen tvivl om, at hvis man gør det, vil man også kunne konstatere, at set fra en samfundsmæssig økonomisk betragtning er det billigere at investere store midler i den kollektive trafik.

Vi håber, det kan lykkes, men på det område synes vi også at ministeren er noget for tilbageholdende. De beskyldninger, der er rettet mod ministeren om, at han vil lave en socialistisk trafikplanlægning i vores land,