

[Knie-Andersen.]

vikling, gøre sig klart, at vi befinder os på vej over mod en ny udviklingsfase.

Denne erkendelse kræver opsplnitning af trafikpolitikken. Vi må i virkeligheden operere med tre former for politik: en kortsigtet trafikpolitik, der skal klare de øjeblikkelige problemer, en afviklingspolitik, der skal fjerne de elementer, der ikke kan benyttes i den fremtidige udvikling, samt en ny politik, der skal lede frem mod den udvikling, vi ønsker.

Den udviklingspolitik, vi skal arbejde mod, kræver overensstemmelse med den familiemæssige udvikling og med den erhvervmæssige udvikling. Vi bør ikke visionere et fremtidigt trafiksystem, der ikke passer til udviklingen på de nævnte områder. Gør vi det alligevel, opstår der konflikter. Det kan således ikke nytte at tænke sig, at den fremtidige udvikling alene bør gå i kollektiv retning, når udviklingsmønsteret klart viser, at den individuelle trafik også i fremtiden vil have stor betydning.

Der eksisterer i dag to former for konflikter inden for vor trafikpolitik. Den ene form skyldes, at politikerne ikke tilstrækkeligt har forklaret, at vi må operere med tre former for politik, de tre, jeg nævnte før, afviklings-, udviklings- og kortsigtet trafikpolitik. At man ikke erkender, at projekter, der indgår i den kortsigtede politik, efter kort tids forløb ofte må overflyttes til afviklingspolitikken, fordi man på længere sigt må forfølge et andet mål end på kort sigt.

Den anden form for konflikt eksisterer, fordi vor trafikudvikling befinder sig i en anden fase end for familie- og erhvervsudvikling.

Mit råd til ministeren i dag skal derfor være, at vi i første række får kortlagt, på hvilke områder vort trafiksystem er bundet, eller sagt på en anden måde, hvilke frihedsgrader eller dispositionsmuligheder der findes inden for systemet, og hvor lang bremselængden på de enkelte områder er, hvis vi skal overgå til en ny politik.

Når en sådan kortlægning har fundet sted, kommer visioneringen, og dette bør ske gennem et samspil mellem trafikplanlæggerne og folk fra erhvervslivet, fra miljøområdet osv. Ikke i form af traditionelt kommissionsarbejde, men i form af brain-

storming i en eller flere bredt sammensatte grupper. Lad en sådan arbejdsrapport, der sikrer, at visionerne bliver i samklang med udviklingen inden for samfundets forskellige områder, derefter danne udgangspunkt for den politiske visionering!

Følger vi disse tanker, får vi ikke en visionering, der hænger frit i luften; vi får en trafikpolitisk planlægning, der nok er undervejs og nok vil kræve korrektioner, men som alligevel vil medføre en trafikudvikling i pagt med samfundsudviklingen.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Må jeg begynde med at takke de forskellige partiers ordførere for den positive modtagelse, redegørelsen har fået, og også sige tak for de ord, der faldt til embedsmændene, dem kan jeg tilslutte mig. Jeg vil gerne understrege, at hvis man ikke i et så stort område som ministeriet for offentlige arbejder har 100 pct. effektive embedsmænd, så ville man som minister være dårligt stillet.

På trods af de sidebemærkninger, der har været, dette om snigsocialismen og dødsdommen over den private bilkørsel — nu er jeg altså ikke så blodtørstig, at jeg har afsagt nogen dødsdom — har jeg, selv om det måske er for ambitiøst, en fornemmelse af, at der er tilslutning, i hvert fald hos et flertal af folketinget, til realiteterne i denne redegørelse, og det mener jeg er væsentligt for det arbejde, der skal gøres, også i trafikudvalget. For selvfølgelig kan en redegørelse ikke løse alle problemer. Der forestår en række undersøgelser og en række diskussioner, men jeg håber, at man kan påbegynde arbejdet i trafikudvalget og dér nå til resultater.

Jeg forstår jo efter dette, at man har læst min redegørelse nøje, og jeg er specielt glad for dem, der også har læst det økonomiske afsnit, for vi må vel gøre os klart, at det er ikke de samme midler, vi får til trafikplanlægning, til trafikudbygningen, som vi har fået tidligere, og det vil altså sige, at vi kan ikke opfylde alle ønsker på én gang, vi skal have gennemført en prioritering og også diskutere: hvor har vi haft for højt et niveau, hvor er vi gået for langt, hvad kan vi gøre i den situation, som vi står over for? Bl. a. var hr. Erhard Jakobsen inde på, om der er mulighed for at lave motorveje af en anden stan-