

[Ministeren for offentlige arbejder.]

store beredskab, som vi har investeret ikke så få penge i, og dertil kommer, at vi ikke på nuværende tidspunkt kan flytte al den transport, vi har på skinnevejen, over på landevejene, som i forvejen er overbelastede, fordi vi ikke har penge til at udbygge vore veje i det omfang, vi gerne ville.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen nævnte om dette med at udskyde rationaliseringen, at det jo ikke skulle være sådan, at man nu i DSB og andre steder skulle sætte sig hen og vente på, hvad kommissionen kom til, og ingenting foretage sig. Det er så sandelig heller ikke meningen. Der rationaliseres jo hver eneste dag i statsbanerne, og havde man flere penge til det, ville der blive yderligere rationaliseret. Den strukturrationalisering, som statsbanerne nu selv har forberedt, vil på sine særlige områder forhåbentlig give sig udtryk i besparelser, men i alt fald i en forøgelse af dette store transportredskabs effektivitet.

Så blev der fremsat ønske om fremskyn-delse af den faste forbindelse over Store-Bælt. Det er vel noget, som alle i dette hus er enige om; der er ikke noget parti, som kan tage patent på at være særlig interesseret i en fast forbindelse over Store-Bælt, mere interesseret deri end andre. Der har jo været fuldstændig enighed her i tinget om, at den bør fremmes mest muligt. Nu har vi basis for på grundlag af de mange forskellige præmierede forslag at finde de mest egnede frem, så vi kan få den bedste, den mest hensigtsmæssige løsning. Det vil tage nogen tid at bearbejde det materiale, der foreligger, og jeg vil gerne gentage her, hvad jeg nogle gange i den seneste tid har givet udtryk for over for offentligheden, at det vigtigste moment i denne sag er at finde ud af, hvor det økonomiske balancepunkt mellem færgedriften og driften af en fast forbindelse ligger. Det er det, som må være afgørende for, om vi skal investere penge på et tidligere eller et senere tidspunkt, og jeg kan måske godt sige, at eksperterne mener ikke, at vi før om et års tid kan have fuldstændig klarhed over dette, når man skal se på alle de nye ting, som konkurrencen har bragt frem.

Kommissionen skal ikke være nogen voldgiftsret — sådan er den i hvert fald ikke tænkt. Jeg forstår godt det synspunkt,

som hr. Ninn-Hansen fremførte, også i forbindelse med de private rutebilselskaber, at den tanke kunne opstå, om der nu skulle være tale om en slags voldgift. Det er der ikke tale om, men alene om en afvejning af de muligheder, der er for fremover at få den mest hensigtsmæssige transport, og heri indgår altså også det spørgsmål, som har været rejst nogle gange, om DSB eventuelt kunne være et koncessioneret selskab, hvad jeg altså tvivler på. Så måtte det i hvert fald på forhånd sikres, at dette selskab havde et sted, hvor det kunne hente nogle penge, således at der blev mulighed for, at det hele kunne balancere. Det betragter jeg imidlertid som ganske udelukket, hvis erhvervslivet skal have den betjening, det nu igennem årtier har været vænnet til, men det er jo noget, som kommissionen i høj grad vil beskæftige sig med og sikkert ofte ikke så lidt tid på at finde ud af.

Det er klart, som det også blev nævnt, at målsætningen er særdeles afgørende, og her kommer naturligvis også både landsplanlægningen og egnsplanlægningen ind i billedet, fordi kommissionen jo må satse på: hvad er det for opgaver, vi skal løse om 5 år, om 10 år, år 2000 — prøve at finde ud af det.

I det omfang det er muligt, kan man jo også godt eksperimentere med, om man kan ændre udviklingen her i landet. Det er jo noget, der tales meget om, men som det ikke er så let at gøre noget ved, og vel slet ikke efter at storbankerne nu yderligere forøger deres magt. Det er jo først og fremmest dem, der bestemmer, hvor tingene skal placeres, og jeg ved ikke, om kommissionen vil give sig i lag med at finde ud af, hvordan man skal tage den kamp op, men det står jo kommissionen frit for at gøre, hvad den vil i så henseende.

Offentlig og privat drift skulle gerne kunne gå sammen, siger det ærede medlem hr. Ninn-Hansen, og det er jeg fuldstændig enig i. Jeg tror, at det i vores land med det økonomiske stadium, vi befinder os på, velfærdssamfundet, er hensigtsmæssigt, at vi har begge transportformer. Der vil være nogle steder, hvor den ene form er god, hvor den allerede er indpasset og det derfor ville være tåbeligt at investere nye penge i offentlige transportmidler, og omvendt steder, hvor der allerede er et stort offentligt