

[Ministeren for offentlige arbejder.]

være landsdækkende og tilbyde dør-til-dør transport af alle arter af godsforsendelser.

De tekniske forudsætninger for et sådant tilbud til transportbrugerne skabes ved en videreudvikling af DSBs systemtransport — altså kombineret transport med lastbil og jernbane — samt ved mekaniseringen af godshåndteringen. Den lange del af transporten skal foregå med jernbane mellem ca. 10 godsterminaler, der er sådan placeret, at de dækker hele landet. Mellem terminal og transportforbruger foregår transporten hovedsagelig med lastbil. Jeg vil i denne forbindelse tilføje, at når vi gennem det nye afgiftssystem for lastbilerne, jeg før talte om, får en prissætning for de lange lastbiltransporter, som konkurrerer med banerne, der virkelig afspejler de fulde vejomkostninger, er det for mig en selvfølge, at DSBs godstakster og rabatter må ansættes ud fra tilsvarende omkostningssynspunkter.

Jeg fremsatte forleden her i tinget forslag til en havnelov, og derfor skal jeg ikke gå ind på havnenes og søfartens problemer, men blot understrege den betydning, som søtransporten har i vort samlede trafikmønster — ikke blot i forhold til udlandet, hvor denne transportform stadig er dominerende, men også i vort indenlandske transportsystem.

I juni 1973 vedtog folketinget med et meget stort flertal forslaget til lov om anlæg af en Storebæltsbro. Forinden havde tinget ved anden behandling forkastet et forslag om i stedet at bygge en såkaldt biltogsforbindelse.

Arbejdet på grundlag af 1973-loven kom aldrig i gang. I stedet bad min forgænger Storebæltstyrelsen om at foretage en ajourføring og supplerende af det beslutningsgrundlag, som forelå, da 1973-loven blev vedtaget, for at få fastslået, om der var sket ting, som kunne ændre den trufne beslutning om forbindelsens form. At der skulle laves en Storebæltsforbindelse, blev der derimod ikke sat spørgsmålstegn ved.

I august i år fik vi denne supplerende redegørelse.

Regeringen har nu haft lejlighed til på ny at overveje spørgsmålet, og det er vor vurdering, at der ikke er påvist sådanne ændringer i det bedømmelsesgrundlag, der forelå forud for lovens vedtagelse i 1973, at der er nogen anledning til at foreslå loven

ændret. Det er derfor regeringens standpunkt, at forberedelserne til broarbejdet skal sættes i værk snarest muligt, og at arbejdet fremmes så meget, det er praktisk og teknisk muligt. Den tidligere regering gav tilsagn om, at arbejdet ikke ville blive iværksat, før folketinget havde fået lejlighed til en fornyet drøftelse af sagen. Det bliver der nu, og jeg går ud fra, at der i trafikudvalget bliver lejlighed til en indgående vurdering af det foreliggende materiale. Jeg er selvsagt rede til på enhver måde at bistå udvalget i dette arbejde, men vil samtidig gerne sige, at regeringen lægger afgørende vægt på, at vi når frem til den endelige stillingtagen inden jul.

Jeg gør opmærksom på, at vi ikke kan stoppe enhver udbygning af færgeberedskabet, så snart denne beslutning er truffet. Det må fortsat være muligt at betjene trafikken på en rimelig måde i de år, der vil gå, før forbindelsen kan åbnes.

Vejpolitik er et meget vigtigt led i den samlede trafikpolitik — trafikalt, bevillingsmæssigt og miljømæssigt.

I foråret fremlagde vejdirektoratet i samarbejde med andre vejbestyrelser den såkaldte „Vejplanskitse“ for perioden 1975-90.

Arbejdet med planen begyndtes i 1972, og der er nedlagt et meget stort arbejde i den. Jeg måtte imidlertid allerede ved planens fremkomst advare imod at tro på, at man her havde planen for de næste 15 års udbygning af vort vejnet. Denne advarsel må jeg gentage og uddybe i dag.

Som al anden planlægning bygger vejplanskitsen på visse forudsætninger. Vi kan ikke i dag bygge på disse forudsætninger, hvis der skal være sammenhæng i den trafikpolitik, jeg har opridset, og hvis vi skal bevæge os på et realistisk økonomisk niveau.

Investeringerne ligger ifølge planen på et væsentlig højere niveau end det nuværende, og det er urealistisk, hvis man på den ene side må erkende, at vi set over de næste 15 år ikke får flere penge til alle trafikformål tilsammen, end vi får nu, og hvis man samtidig mener noget med at ville fremme den kollektive trafik.

Hertil kommer, at det trafikbehov, som planens anlæg skulle dække, nok også må anses for noget for højt regnet. For det før-