

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ville vi sprænge de økonomiske rammer, som vi har, og viljeløst sidde som fortidens fanger.

Blandt de vejprojekter, som vi på ny må se på, er også nogle meget store broprojekter over Storstrømmen og over Alssund. De er nærmere omtalt i den skriftlige del af redegørelsen.

Der er på vejtrafikkens område endnu nogle trafikpolitiske virkemidler, som ikke er omtalt, men som er væsentlige. Det er de direkte restriktioner på kørsel og parkering.

De spiller en væsentlig rolle i helheden, fordi de dækker et område, som vi ikke kan gøre os håb om at nå med de generelle indgreb. I modsætning til disse er restriktionerne meget målrettede og forskellige. Deres anvendelsesområde er bytrafikken, især de store byer. De spænder fra tidsbegrænset parkering til permanent lukning af gader eller hele områder for bilkørsel; reservering af en vognbane for busser er et andet eksempel. Jeg tror, at en bevidst anvendelse af denne reguleringsmulighed udgør et uundværligt element i den trafikale ordning for ethvert større bysamfund. Samtidig har den — rigtigt anvendt — også en videregående betydning ved at medvirke til at fremme brugen af den kollektive trafik på privatbilens bekostning.

En meget væsentlig bestanddel i begrebet vejstandard er sikkerheden. Medens jeg som sagt er temmelig kritisk over for visse af de andre sider af dette standardbegreb, gælder dette ikke sikkerhedssiden. Selv inden for rammerne af begrænsede vejbudgetter mener jeg, vi skal prioritere sikkerheden højt. Samtidig vil jeg fremhæve, at i indsatsen for færdselssikkerheden er vejene, deres udformning og tilstand kun et enkelt led. En lang række andre faktorer har lige så stor betydning, når det drejer sig om at nedsætte tallet af dræbte og lemlæstede. Hastighedsgrænserne og brugen af sikkerhedssele er blot to markante eksempler. Derfor må vi anskue sikkerhedsproblemet på tværs af ministeriernes arbejdsområder og lægge vægt på: hvor får vi det største resultat for en given indsats? Gør vi det, vil vi se, at i visse tilfælde er det på vejsiden, indsatsen skal gøres, i andre tilfælde får vi mere ud af at satse på andre faktorer. Også med hen-

syn til sikkerheden vil et skift fra individuel til kollektiv trafik være en gevinst.

Med vejloven af 1972 skete der en radikal organisatorisk nyordning af det danske vejvæsen, idet vi fik 3 principielt sideordnede vejbestyrelser.

Der har i den forløbne tid, navnlig fra Amtsrådsforeningen, været rettet kritik mod ordningen. De to væsentligste punkter i kritikken har været, at vægten i investeringerne ikke som forudsat er flyttet over på hovedlandevejene, og at administrationen af hovedlandevejene giver anledning til dobbeltarbejde.

Jeg er til enhver tid beredt til at diskutere, om det middel, vi har valgt til løsning af en opgave, er det mest praktiske. Før vi kan føre en sådan diskussion med udbytte, må vi imidlertid være helt klar over, hvad opgaven er. Jeg er derfor rede til, når vi har fået gennemdrøftet det vejpolitiske oplæg, jeg her er kommet med, sammen med Amtsrådsforeningen og andre at tage en fordomsfri drøftelse af, hvilket middel der skal bruges. Men rækkefølgen må fornuftigvis være den, jeg siger.

Som medlem af EF må vi naturligvis også se transportpolitikken i en Fællesskabssammenhæng. Både mine forgængere og jeg har haft flere lejligheder til at drøfte disse spørgsmål såvel med folketingets markedsudvalg som med trafikudvalget. Jeg skal derfor begrænse mig til et par enkelte bemærkninger.

Den trafikpolitiske grundholdning, jeg har trukket op i min redegørelse, stemmer, så vidt jeg kan se, meget godt overens med den fremherskende holdning i de øvrige medlemslande. Udgangspunkterne og måden at gribe tingene an på er imidlertid temmelig forskellige. Samtidig er det mit indtryk, at man på transportområdet fra Kommissionens side er tilbøjelig til at gå videre i bestræbelserne på at harmonisere forholdene, end der egentlig føles et praktisk behov for i medlemslandene. Det er, ligesom om man glemmer, at den overvejende del af trafikken, selv i de små medlemslande, er rent national trafik — man kan kalde det nært trafik, om man vil. Vi har derfor ofte været — og vil muligvis også i fremtiden være — i den situation, at vi ikke har kunnet gå ind for meget af det, som foreslås, simpelt hen