

[Ministeren for offentlige arbejder.]

fordi det ville skabe komplikationer, som ikke har deres naturlige modstykke i praktiske fordele.

Et enkelt andet EF-spørgsmål vil jeg benytte anledningen til at fremholde. Det har flere gange såvel i som uden for tinget været hævdet, at vi helt eller delvis kunne få vore store trafikinvesteringer finansieret gennem EF. Jeg har før sagt, at man ikke måtte regne med særlige muligheder herfor, men jeg har tillige på den givne foranledning konsulteret EF-Kommissionen om spørgsmålet. Svaret er ganske klart: under de nuværende forhold vil af EF's forskellige fonds kun regionalfondens kunne komme på tale, og den vil formentlig ikke engang blive aktuel, idet der stilles en række betingelser for støtte herfra, som næppe vil kunne opfyldes. Ud over forudsætningen om, at projektet ligger i en egn af landet, som tidligere er udpeget som støtteberettiget, kræves blandt andet, at det støtteberettigede projekt i princippet skal være direkte knyttet til skabelse af industri-, håndværks- eller servicevirksomheder, hvilket i EF-sammenhæng f. eks. ikke betyder en Storebæltsbro. Der findes i øvrigt i praksis kun ganske enkelte undtagelser fra kravet om direkte tilknytning. I givet fald ville der kunne ydes støtte på mellem 10 og 30 pct. af de nationale, offentlige udgifter, og det samlede støttebeløb er ganske beskedent. Af fondens samlede beløb på ca. 2,2 mia kr. i 1975 kan små 30 mill. kr. tildeles Danmark, hvoraf størstedelen forventes at gå til projekter i Grønland. Man må nok forstå, at der henset til fondets formål og kriterier faktisk ikke her er nogen mulighed for støtte til vore store trafikprojekter.

Tilbage bliver den velkendte mulighed for at optage lån i den europæiske investeringsbank på vilkår, der i høj grad svarer til markedsvilkårene. Om man skal foretrække det frem for lånoptagning andre steder i udlandet, skal jeg ikke tage stilling til nu, blot nævne, at ansøgninger til investeringsbanken skal forelægges Kommissionen til udtalelse — en udtalelse, hvis indhold ifølge Kommissionens svar til mig vil afhænge af, om der består et rimeligt forhold mellem det pågældende projekt og Fællesskabspolitikken.

Jeg håber, jeg herved har gjort det klart

for enhver, at det nok er ønsketænkning, hvis man tror, der ligger en masse billige EF-penge til finansiering af vore trafikprojekter og venter på os.

Jeg håber, at den redegørelse, jeg nu har givet, må have bibragt tinget et klart indtryk af, hvori regeringens trafikpolitik består. Jeg tror også, man vil have forstået, at der er en klar mening med og en sammenhæng imellem de mange små og store enkeltdispositioner, hvori denne politik i det daglige finder udtryk. Det er klart, at der kan være forskellige meninger om dette eller hint, og det bliver der nu lejlighed til at drøfte.

Inden jeg slutter, vil jeg imidlertid gerne fremdrage endnu én ting: trafikministeriets organisatoriske opbygning peger ikke særlig frem imod en sådan trafikal helhedsopfattelse — tværtimod, må man vel sige. Man har da også ved tidligere lejligheder peget på, at der savnes et overordnet planlægnings- og styringsorgan til bistand for ministeren og dækkende hele ministeriet for offentlige arbejders område.

I forbindelse med lovforslaget om nedlæggelse af trafikkommissionen i foråret blev spørgsmålet om oprettelse af en planlægningsafdeling igen rejst under udvalgsdrøftelserne.

Det i 1974-75 stillede forslag om oprettelse af en planlægningsafdeling bortfaldt som et led i sparebestræbelserne, men det er på ny optaget på ministeriets bidrag til finanslovsforslaget for finansåret 1976-77.

Af min redegørelse er det flere gange fremgået, at der i de enkelte styrelser under ministeriet foregår et omfattende planlægningsarbejde. Som aktuelle eksempler herpå er blandt andet nævnt „Skitse til vejplan“ og „DSB — Plan 90“. Det er min opfattelse, at planlægningsarbejdet i princippet bør ske decentralt, i generaldirektorater, direktorater m. m.

Men der savnes i ministeriet det organ og de ressourcer, som skal til for løbende at sikre den koordinering og styring af planlægningen, som er en nødvendighed, hvis ressourcerne skal udnyttes bedst muligt.

Jeg håber, at den debat her i salen, som vil følge efter redegørelsen, såvel som de senere drøftelser i trafikudvalget vil føre frem til en klar stillingtagen til de grundlæggende spørgsmål, som det har været denne