

[Ministeren for offentlige arbejder.]

perioden 1970-1985, i hvert tilfælde således at mange af dem skal påbegyndes i denne periode. Hertil kommer, at der samtidig i den samme periode løbende stilles krav om betydelige udgifter til mindre arbejder, herunder også reparationer og vedligeholdelse.

Som grundlag for en drøftelse af principperne for en prioritering skal jeg i det følgende gennemgå nogle af de væsentligste aktuelle problemer, hvis løsning er afhængig af, hvilke almindelige principper man vil lægge til grund.

Det har gennem lang tid været karakteristisk for vejtrafikken, at den trods en meget stor indsats fra det offentliges side stadig er vokset hurtigere, end anlægsvirksomheden har kunnet følge med til. Uanset de økonomiske konjunkturer og uanset, at det offentliges indtægter gennem motorafgifterne er betydelige, har det ikke været muligt at skaffe plads inden for den samlede samfundsøkonomi til en udbygning af vejene i det tempo, der svarer til den stigende efterspørgsel.

Da dette har været karakteristisk under mange forskellige politiske og økonomiske forhold, forekommer det mig urealistisk at søge at klare problemet for vejtrafikken alene ved at fremsætte ønske om større bevillinger. Uanset hvor nødvendigt det kan være, må man også regne med, at de politiske og økonomiske realiteter ikke i praksis vil tillade en udvidelse af investeringerne i vejbyggeriet, der både kan dække den fremtidige efterspørgsel og indhente det efterslæb, der allerede er til stede, i hvert tilfælde ikke uden at der samtidig sker en meget nøje prøvelse af de faktorer, der bestemmer behovet for nye vejanlæg, og den fordeling, der gælder for de midler, der kan stilles til rådighed fra samfundets side.

Behovet er naturligvis i høj grad bestemt af afgiftspolitikken. På de områder, hvor transport på vejene konkurrerer med transport på bane, med fly eller med skib, bliver forbrugernes valg bestemt af, hvilken transportform der byder det hurtigste, billigste og sikreste resultat.

Set i forhold hertil er der åbenlyse skævheder i den nuværende afgiftspolitik, og en arbejdsgruppe under trafikkommissionen har derfor fået til opgave særlig at beskæftige sig med dette spørgsmål.

Problemet er i øvrigt internationalt, og der kan derfor hentes værdifulde oplysninger og erfaringer fra andre lande. Der gælder endvidere forskellige synspunkter for den almindelige person- og automobilkørsel og for godstransporten på vejene. Både i Danmark og i adskillige andre lande har man afgiftssystemer, der hviler på, at den private automobilkørsel oprindeligt måtte ses som et privatforbrug af en vis luksurmæssig karakter, medens godstransporten på vejene var en serviceydelse for erhvervslivet. Motorbeskatningen har derfor lagt forholdsvis store byrder på den private automobilkørsel og været mere tilbageholdende over for godstransporten. Efterspørgslen efter de to former for trafik har med andre ord ikke været trafikøkonomisk bestemt.

Den høje beskatning af den private automobilkørsel har imidlertid ikke ført til nogen væsentlig hindring af dens vækst, og årsagen hertil må naturligvis først og fremmest søges i, at der her er tale om et behov, som ikke kan tilgodeses på anden måde.

Det moderne samfund er nu i høj grad indrettet på automobilet som en forudsætning. Forbindelsen mellem bolig og arbejdssted, befolkningens fritid, ferie og adgang til rekreative områder hviler i vidt omfang herpå. Kørselsudgifter også med private automobiler er blevet en del af produktionsomkostningerne, og den private automobiltrafiks vilkår er derfor også blevet af erhvervmæssig og samfundsøkonomisk betydning.

Dette synspunkt kan måske ikke alene motivere en radikal omlægning af de tilvante afgiftssystemer, men det har i hvert tilfælde betydning, når man skal vurdere, i hvilken retning fordelingen af bidraget til vejudgifterne mellem den almindelige automobilkørsel og godstransporten på vejene bør udvikle sig, herunder om man i højere grad skal lægge økonomiske vurderinger til grund.

For godstransportens vedkommende er forholdet anderledes. Da der praktisk taget ikke findes nogen forbindelse mellem selve transportudgiften for køretøjet og de udgifter, der påhviler det offentlige til vejnettets etablering og vedligeholdelse, er der praktisk taget ingen regulering heri af forholdet mellem udbud og efterspørgsel. Begrænsningen af efterspørgslen har i virkelig-