

[Indenrigsministeren.]

ønskeligt, at behandlingen af lovforslaget fremmes mest muligt.

Idet jeg i øvrigt tillader mig at henvise til lovforslaget og de dertil knyttede bemærkninger, skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Forhandling om ministeren for offentlige arbejders redegørelse til folketinget af 14. januar 1969.

(Redegørelsen findes i tidenden sp. 2576).

Formanden: Der er over for mig fremsat ønske om forlænget taletid indtil ½ time i første omgang. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som tiltrådt. (Ophold). Det er tiltrådt.

Horn: Jeg vil gerne sige tak til regeringen og trafikministeren for, at vi har fået denne redegørelse og nu får en forhandling, som kan være vejledende for arbejdet i det faste trafikudvalg. Skæbnen har jo villet, at vi ikke har fået denne debat noget før, men jeg håber, at befolkningen gennem pressen vil tage del i diskussionen om disse store spørgsmål, som der er snakket meget om og vil blive snakket meget om fremover. Selv om jeg for min del for så vidt er klar til at foretage en prioritering, har vor gruppe ikke haft lejlighed til at drøfte prioriteringen og har derfor heller ikke taget stilling til, hvordan opgaverne skal indplaceres i forhold til hinanden. Dog tror jeg, som jeg gentagne gange har sagt, at det nationaløkonomisk set vil være fornuftigt, at man indstiller sig på ikke at sulte transportsektoren alt for stærkt i de nærmeste år.

Af tidsmæssige grunde — jeg takker for den forlængede taletid — vil jeg gøre nogle principielle betragtninger og sætte proble-

merne i perspektiv og derefter knytte nogle kommentarer til de enkelte opgaver. Det skulle så være vor indgangsposition til den videre forhandling i trafikudvalget.

Vi vil søge at undgå fejlinvesteringer. Som udviklingen går, skal vi ikke regne med, at det er muligt at undgå dem, men vi kan begrænse dem, og i begrænsningen kan der ligge adskillige millioner kroner. På grundlag af mere eller mindre kendte faktorer og med en vis portion fantasi må vi søge perspektiverne for den målsætning, vi skal bygge vore transportmodeller ud fra. At se blot 10 år frem er svært, navnlig for vejsektorens vedkommende, og endnu sværere er det at se frem til behovet i år 2000, det tidsrum, og væsentligt længere, som disse anlæg jo skal dække, foruden at der skal være plads til suppleringsanlæg på et senere tidspunkt.

Hovedfaktorerne, vi må tage højde for, er bl. a. befolknings- og produktionstilvæksten sammenholdt med forventningerne med hensyn til den teknologiske udvikling, menneskenes adfærd og livsmønstre i tiden, der kommer. Vi må vel forudsætte, at P-pillens virkninger ikke bevirker, at samfundet overgår i en mere statisk situation, men vi ved jo i alt fald, at selv om dette måtte ske, vil produktionen og dermed også transportbehovet stige overordentlig stærkt.

Vedrørende adfærden og livsmønstret har — synes jeg — ungdommen i almindelighed jo glædeligvis reageret ret voldsomt og kraftigt imod det system, som de såkaldte aktivister forestiller sig skulle være gældende år 2000, så det behøver vi vel egentlig ikke at tage højde for, men selvfølgelig vil udviklingen i almindelighed og den stigende produktion foranledige, at vi må regne med betydelige nuancer mellem det mønster, vi har nu, og det, der vil komme. Her er det jo også sådan, at den nye kommune- og amtsstruktur vil hjælpe os en hel del, idet vi må forudsætte, at denne nye struktur vil betyde, at vi i højere grad kan komme