

[Bilgrav-Nielsen.]

Jeg er enig i det synspunkt, at det var ønskeligt, om man i den kommende tid kunne indrette sig således økonomisk og tilskuds-mæssigt, at der blev mulighed for at fremskynde planlagt hovedvejs- og motorvejs-byggeri. Dels er det yderst påkrævet, dels ville det være en fordel, om vi i de nærmeste år kunne komme så langt med udbygningen af disse primærveje, at vi bedre kunne få råd til, når tid er, at etablere de gigantanlæg, som ministeren forleden omtalte. Jeg forstår naturligvis problemerne i forbindelse hermed. Jeg er klar over, at det, som ministeren siger, bliver nødvendigt med en meget nøje prøvelse af de faktorer, der indgår: behov og fordeling af de midler, som samfundet stiller til rådighed til disse anlæg. At dette både har med afgiftspolitikken og med refusionsystemet at gøre, er indlysende. Hvad afgiftspolitikken angår, tror jeg, at det er en opgave, der egner sig til at blive grundigt undersøgt i trafikkommissionen, som ministeren også nævner det; jeg skal derfor undlade ved denne lejlighed at komme nærmere ind på dette problem.

Med hensyn til vejrefusionerne kunne jeg godt lide at høre ministeren omtale dette problem lidt nærmere. Det er jo almindelig kendt, at lovforslaget om byrdefordelingen også vil berøre dette punkt. Jeg kender naturligvis også noget til, hvilke overvejelser man har i så henseende, og ville blot gerne høre ministerens vurdering af, hvad det påtænkte vil betyde, om jeg så må sige, hvor mange midler der frigøres til de primære veje.

Hvad angår banerne, synes der at være en del, der taler for, at det ville være ønskeligt, om denne trafikgren kunne gøres mere konkurrencedygtig. Det må her som ved vejanlæg være en samfundsøkonomisk fordel med den højest mulige benyttelsesgrad, men med den udvikling inden for containertrafikken, som vi må vente kommer i fremtiden, må vi vel også kunne forvente, at der på dette område vil blive behov for en betydelig vekselvirkning mellem bil og tog. Omladning vil ikke være noget problem som tidligere. I det hele taget tror jeg, at de nye muligheder for banerne må overvejes meget nøje, før man går for drastisk til værks med nedlægning af strækninger.

Jeg bemærkede i den forbindelse, at mi-

nisteren i sin redegørelse nævnte den vestjyske længdebane; jeg tror, det er rigtigt at være opmærksom på, at en nedlæggelse af denne strækning vil volde mange problemer for det vestjyske land.

Med ind i billedet af det samlede danske trafiknet hører i høj grad indenrigsflvningen. Nu havde vi vel egentlig sat næsen op efter, at vi skulle have haft en egentlig debat om dette spørgsmål — der bliver ikke så forfærdelig megen tid til i denne debat at komme ind på problemet — men jeg forstår, at ministeren ønsker, at også problemstillingen her skal indgå i det arbejde, vi skal gøre i det trafikpolitiske udvalg, og det må være rigtigt; det er indlysende, at dette problem, indenrigsflvningen, må ses i nøje sammenhæng med de øvrige trafikgrene. Vi må sige, at vi vel egentlig er ganske godt dækket, hvad angår indenrigsflvning. Vi er egentlig ganske godt dækket, også hvad angår afgang på disse havne, så jeg tror, at man, før man beslutter sig for nye anlæg, må gøre sig helt klart, hvilke behov der i fremtiden vil være; det er jo indlysende, at udbygningen af trafiknettet — jeg tænker ikke mindst på en eventuel Store-Bæltsforbindelse — vil øve indflydelse her. Det er ligeledes indlysende, at disse indenrigsflvningerne ikke er placeret særlig hensigtsmæssigt, men det har jo sine ganske særlige årsager. Jeg kunne godt tænke mig at vide, om ministeren har overvejelser i retning af forslag vedrørende indenrigsflvningen.

Sammen med den nye lufthavn ved København er det Store-Bæltsbroen og Øresundsbroen, der tegner sig for de helt store beløb, og jeg mener, det er vigtigt, at vi får nøje planlagt og nøje klarlagt, hvad der samfundsøkonomisk må foretrækkes etableret først. Der eksisterer som bekendt ikke uovervindelige tekniske vanskeligheder ved at etablere disse anlæg, og der er heller ingen tvivl om, at de har deres berettigelse, og at de vil gøre deres nytte.

Hvad der derimod kan volde vanskeligheder, er at bestemme rækkefølgen. Jeg tror, vi må erkende, at både Store-Bæltsbroen og Øresundsbroen i K—M linjen må komme snart, men jeg tror også, at vi må gøre os de overvejelser af økonomisk art, der er nødvendige. Det kan ikke udelukkes, at de nordiske integrationsbestrebelse, som er i gang for øjeblikket, kan komme til at spille ind ved