

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sig på en fast jernbaneforbindelse over Store Bælt, og hvornår man i sin samlede planlægning kan regne med at denne forbindelse står klar.

Sammenhængen slutter imidlertid ikke her, men rækker videre til f. eks. indenrigsflyvningen, hvor det igen må være af helt afgørende betydning for dem, der skal planlægge dansk indenrigsflyvning på længere sigt, at kende arten af de alternative trafiktilbud mellem hovedstaden og Jylland-Fyn, som man skal konkurrere med, herunder ikke mindst jernbanernes persontrafiktilbud.

Der er også en anden afgørende grund til, at det må være rigtigt at se den endelige Storebæltsforbindelse på baggrund af et sådant generelt trafikpolitisk oplæg. Der har i de forløbne år været en tendens til ligesom at sætte de største projekter, dem, vi plejer at kalde de store trafikprojekter, lufthavnen og Storebæltsforbindelsen, i en klasse helt for sig selv. Derved er — tilsigtet eller utiligtet — diskussionen om prioriteringen af vore trafikprojekter kommet til efter min mening i for høj grad at snævres ind til et spørgsmål om disse anlæg alene. Det mener jeg er forkert.

For det første udgør den samlede pris for disse store anlæg kun en mindre del af de samlede trafikinvesteringer, og for det andet er det jo ikke sådan, at hele den øvrige store sum på 80-85 pct. af de samlede trafikinvesteringer udgøres af en masse enkeltprojekter, som man kan tage stilling til stykkevis.

Der er inden for denne store sum af trafikprojekter meget stor variation mellem de enkelte projekters størrelse og deres betydning for helheden. De spænder lige fra projekter som en ny forbindelse over Storstrømmen med tilhørende motorvejsanlæg, som, alt efter hvilken løsning man ser på, udgiftsmæssigt ligger imellem en 300-400 mill. kr. og godt 1 mia. kr., og ned til den store mængde af småprojekter, som selvfølgelig også findes, og hvis gennemførelse ikke så direkte indgår i den store sammenhæng. Ind imellem disse yderpunkter er der en lang række enkeltprojekter, som hver især ligger i størrelsesordenen over 100 mill. kr. Jeg var før inde på jernbanernes udbygningsplaner, og selv med den kraftige nedtrapning af vejinvesteringerne, som har fundet sted, må vi se

i øjnene, at der fortsat på vejområdet findes en lang række meget store opgaver, som vi ikke kan vise fra os.

Hele denne problemkreds vil jeg tage op i min trafikpolitiske redegørelse her i tinget, som jeg tror vil give et godt grundlag for en hurtig stillingtagen, ikke blot til Storebælts-spørgsmålet, men også til en række af de andre problemer, der, som jeg nævnte, helt eller delvis beror på afgørelsen om Store Bælt.

Jeg håber med denne redegørelse at have givet folketinget en udtømmende orientering om regeringens holdning til de afgørende trafikale udbygningsspørgsmål, ligesom jeg har søgt at forklare, ud fra hvilke synspunkter og med hvilke mål for øje regeringen har indtaget denne holdning.

Formanden:

Jeg beder medlemmerne indtage Deres pladser.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om nedlæggelse af sporforbindelsen mellem Københavns Nordre Toldbod og Larsens Plads.

(Lovforslag nr. 100. Fremsat 28/2 75. Første behandling 10/3 75. Betænkning 3/4 75. Anden behandling 22/4 75.

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 152 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser om pris- og taksregulerede ydelser.

(Lovforslag nr. 182. Fremsat 21/3 75. Første behandling 15/4 75. Anden behandling 22/4 75).