

[Finansministeren]

ninger over en bred front. Regeringen har dog været nødt til at reducere energisektorens investeringer frem til 1985 med godt 8 mia kr. til ca. 38 mia kr. i forhold til det maksimumsforløb, der fremgik af planredegørelsen.

Denne reduktion skyldes

- en strammere styring af isoleringsinvesteringerne

- dæmpning af elforbrugets stigning

- ajourføring af tidsplanen for en række investeringer, hvorved kernekraft og produktion fra vedvarende kilder udskydes, mens kraftvarme fremrykkes

- samt at naturgasinvesteringerne kun indgår med et trin 1, hvis tidsforløb er ajourført i lyset af den seneste udvikling.

5. Trafikinvesteringer

De offentlige trafikinvesteringer vejer tungt i de samlede offentlige investeringer. Baggrunden herfor er naturligvis, at etablering, opretholdelse og udbygning af samfundets faste transportapparat: veje, baner, faste forbindelser mellem landets enkelte dele, lufthavne, havne, m.v., helt overvejende er en offentlig opgave. Hertil kommer investeringer i rullende materiel og færges hos DSB og i kommunalt drevne busvirksomheder.

Transportsystemet er af væsentlig betydning for befolkningens bosætningsmønster, fritidsaktivitet og erhvervsmuligheder og på længere sigt derfor også for den samlede levestandard, idet en forbedret trafikbetjening øger erhvervs- og beskæftigelsesmulighederne.

Dette kommer klart til udtryk i den *trafikpolitiske redegørelse*, som den daværende trafikminister afgav til folketinget i oktober 1975. I redegørelsen blev formuleret en række hovedsynspunkter, som den nuværende trafikpolitik bygger på.

Det første var, at den kollektive trafik skal styrkes ud fra sociale hensyn, idet en stor del af befolkningen altid vil være afhængig af den kollektive trafik, men også ud fra færdselssikkerhedssynspunkter, ressourcemæssige og miljømæssige hensyn. Trafikpolitikken må dermed ses i sammenhæng med den fysiske planlægning, med miljøpolitikken og energipolitikken.

Det andet var, at trafikpolitikken rækker ud over fastsættelse af rammer for trafikinve-

steringerne, idet ikke mindst driftssiden er af væsentlig betydning.

For det tredje at skabe et tidssvarende og mere sammenhængende trafiknet mellem landsdelene ved at bygge en Storebæltsbro.

Regeringen har i overensstemmelse hermed søgt at tilrettelægge investeringsprogrammet for trafiksektoren således, at en større del af midlerne anvendes til kollektive trafikformål.

I planredegørelsen er foretaget en fornyet sammenligning mellem *Storebæltsbroen* og *fortsat færgedrift på Store Bælt*, blandt andet i lyset af de nye og betydelig større færgetyper. Det er således undersøgt, hvorledes en sammenlagt færgeoverfart mellem Halsskov og Knudshoved – fælles for jernbane- og biltrafik – vil påvirke de hidtidige konklusioner vedrørende den faste forbindelses rentabilitet. Selv om en sådan sammenlagt overfart vil betyde, at der etableres halvtimesdrift og opnås en meget bedre udnyttelse af færgerne, viser rentabilitetsvurderingerne, at broen fortsat indebærer en væsentlig rationalisering af trafikafviklingen mellem Øst- og Vestdanmark. Jernbane- og biltrafikken undgår en tids- og omkostningskrævende ombord- og frakørsel til færgerne, og omkostningerne ved drift af færgerne spares. Trafikanternes samlede tidsbesparelse kan opgøres til $\frac{3}{4}$ –1 time. Men hertil kommer, at Storebæltsbroen medfører, at behovet for investeringer i færgeberedskab på samtlige overfarter helt frem til år 2000 vil være beskedent på grund af overflytning af eksisterende færges og ændringer i trafikunderlaget. Opgives brobyggeriet derimod, udløses der investeringer af størrelsesordenen 3,5 til 4,5 mia kr. i nye statslige og private færges og færgelejer.

Planredegørelsen når frem til, at Storebæltsbroen samfundsøkonomisk forrenter sig med 12–14 pct., og jeg kan tilføje, at supplerende beregninger har vist, at forrentningen, når der kun tages hensyn til den erhvervs-mæssige transport, bliver på 10–11 pct.

Regeringen agter derfor at fortsætte med anlægget af Storebæltsbroen, således at den faste forbindelse vil være etableret i 1987, idet der i forhold til det tidligere påregnede er tale om en lidt ændret tidsprofil af investeringsudgifterne.

Den *kollektive transports* væsentligste konkurrencemidler er: dels takstpolitikken, dels