

[Finansministeren]

investeringer i hastighed, komfort og frekvens. Investeringer i rullende materiel og faste anlæg er også en væsentlig forudsætning for etableringen af et effektivt kollektivt trafiksystem, fordi der herigennem kan skabes de driftsrationaliseringer, der er nødvendige, hvis et ønsket serviceniveau skal kunne holdes inden for en rimelig driftsøkonomisk ramme.

De investeringsplaner, der er indeholdt i planredegørelsens basisalternativ, åbner mulighed både for modernisering af det rullende materiel til passagertrafikken og for fortsat udbygning af banernes godskapacitet. Lad mig nævne, at der i midten af 1980erne forudsættes at ske en gennemgribende omlægning af fjerntrafikken, hvor der indsættes nyt rullende materiel af høj komfortmæssig standard. Til den jyske/fynske regionaltrafik anskaffes allerede i perioden 1978-82 nyt motorvognsmateriel, ligesom der investeres i en forbedring af spor og sikringsanlæg. Også den sjællandske regionaltrafik er betænkt. På privatbaneområdet og for det private, kommunale og statslige rutebilnet forudses gennemført en løbende udskiftning til moderne materiel samt en forbedring af sporene på privatbanenettet. På godstransportområdet er ligeledes afsat midler til en gradvis omlægning mod containertransport samt til en kapacitetsudbygning svarende til en ca. 25 pct.s forøgelse.

Regeringen finder det som sagt vigtigt at styrke den kollektive trafik og har derfor til DSB afsat yderligere 100 mill. kr. årligt fra 1981. Disse beløb forudsættes anvendt til en generel forbedring af den kollektive trafik, herunder en begyndende *elektrificering af de vigtigere dele af DSBs banenet*, idet gennemførelsestakten for elektrificeringen må afstemmes med udgiftsbehovet inden for andre dele af DSBs anlægsområde. Gennem elektrificeringen opnås driftsrationaliseringer - især på værkstedsområdet. Hertil kommer, at el-drift vil forbedre kvaliteten af DSBs udbud, give miljømæssige forbedringer samt en større olieafhængighed for den del af de samlede transportarbejder, som DSB udfører.

Om *vejinvesteringerne* vil jeg gerne sige, at der til motorveje er afsat tilstrækkelige beløb i investeringsprogrammet til gennemførelse af allerede besluttede anlæg i Københavnsregionen og til færdiggørelse af det lille motorvejs-H, således at dette kan være klar

til brug samtidig med den forudsatte åbning af Storebæltsbroen i 1987. Der er i øvrigt planlagt faldende motorvejsinvesteringer i perioden frem til 1989.

I overensstemmelse med den trafikpolitiske målsætning om en mere tilbageholdende vejudbygningspolitik mener regeringen, at der må gennemføres årlige besparelser på ca. 100 mill. kr. fra begyndelsen af 1980erne på de amtskommunale og kommunale vejinvesteringer i forhold til planredegørelsens basisalternativ. De ændrede udsigter for trafikudviklingen i retning af en mindre vækst i biltransporten må også slå igennem på dette område. I øvrigt forudsættes de lokale vejinvesteringer at lægge øget vægt på trafiksaneringer og miljøforbedringer i bebyggede områder. Regeringen vil endvidere gennem en øget indsats inden for byfornyelse tilstræbe, at boliger og erhvervsvirksomheder i højere grad fastholdes i tilknytning til allerede eksisterende vejnet.

I regeringens investeringsprogram er der som et rammetal afsat i alt 800 mill. kr. til investeringer i *Københavns lufthavn*, idet det endnu ikke har kunnet angives, hvilke enkeltprojekter der er tale om. Disse problemer er for tiden genstand for et udvalgsarbejde, der også vedrører spørgsmålet om anlæg af en lufthavn på Saltholm. Udvalget vil afslutte sit arbejde inden sommerferien.

Der er ikke i investeringsprogrammet afsat beløb til faste forbindelser over Øresund. Spørgsmålet herom beror på et fælles dansk-svensk udvalgsarbejde, der afsluttes i denne måned, hvorefter der forestår forhandlinger med Sverige, inden regeringen og folketinget kan tage stilling til disse projekter.

Hovedparten af investeringsbeløbene under *øvrige lufthavne* vedrører erstatningsanlæg og fornyelsesarbejder, idet der kun i begrænset omfang er afsat beløb til kapacitetsudvidelser og forbedringer i serviceniveauet. Åbningen af en fast Storebæltsforbindelse må antages at forrykke konkurrenceforholdet mellem bane og fly til banernes fordel. Konsekvenserne heraf for investeringsniveauet i provinslufthavne vil imidlertid fortrinsvis gøre sig gældende efter udløbet af den her betragtede periode.

De senere års tilbageholdende investeringspolitik på *havneområdet* forventes fortsat i de kommende år. Investeringerne vil fortrinsvis bestå i reinvesteringer og hovedi-