

[Undervisningsministeren.]

form til skoleform, i vidt omfang fordi de knytter sig til de for vedkommende skoleform i øvrigt gældende regler. Som konsekvens af lovforslaget vil der derfor blive fremsat særskilte forslag om ophævelse af tilskudsbestemmelserne i lovene for de forskellige skoleformer.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg lovforslaget til velvillig behandling i det høje ting.

Finansministeren (Poul Møller): Jeg skal herved tillade mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændring af ligningsloven.

Ved forslaget foreslås som en permanent ordning en udskydelse af fristerne for indgivelse af selvangivelse for skattepligtige personer m. v., når udløbet af de gældende frister herfor falder på en fredag eller en lørdag. Når fristerne udløber på disse dage, foreslås en forlængelse af fristerne til den efter udløbet nærmest følgende søndag.

Som det vil være det høje ting bekendt, skal selvangivelsen indgives inden udgangen af januar måned, dog at bogføringspligtige skal indgive selvangivelsen senest den 15. februar, medmindre de slutter deres regnskabsår den 30. november eller tidligere, i hvilket tilfælde også de skal indgive selvangivelsen inden udgangen af januar måned.

Det kan jo imidlertid, således som det er tilfældet i år, ske, at den 31. januar og den 15. februar er en fredag eller lørdag. Hvis de gældende frister skulle overholdes, ville skatteyderne således ikke kunne benytte den påfølgende lørdag-søndag eller eventuelt kun søndag til at afslutte arbejdet med selvangivelsen. Det må skønnes rimeligt, at der i disse tilfælde levnes skatteyderne den foreslåede yderligere frist til arbejdet med selvangivelserne, selv om der derved sker en afkortelse af den frist, ligningsmyndighederne har til disposition for deres arbejde. Jeg er klar over, at forslaget vil være til ulempe for ligningsarbejdet i visse kommuner, men jeg må dog mene, at hensynet til skatteyderne i de pågældende situationer er mere tungtvæjende.

Ved lov af 30. januar 1964 gennemførtes en lignende udskydelse af selvangivelsesfristerne med virkning for selvangivelserne for skatteåret 1964-65. Efter den foreslåede

ændring af ligningsloven bliver der som anført tale om en permanent ordning.

Det må fremhæves, at lovforslaget ikke omfatter skattepligtige selskaber og foreninger m. v. Jeg skal i øvrigt tillade mig at henvise til bemærkningerne til lovforslaget.

Med disse ord skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Formanden: Uden for dagsordenen giver jeg ordet til ministeren for offentlige arbejder, for at han kan give tinget den anmeldte redegørelse.

Ministeren har anmodet om forlænet taletid — indtil 1 time. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg tingets samtykke hertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Formålet med denne redegørelse og med nedsættelsen af det trafikpolitiske udvalg, som blev nedsat her ved sæsonens begyndelse, er at skabe politisk grundlag for en langtidsplanlægning inden for trafikområdet og dermed også et grundlag for at fastsætte en rækkefølge for et antal påtrængende og vigtige investeringer, som hver for sig er så store, at de af økonomiske grunde i god tid må placeres i en indbyrdes rækkefølge. Grundlaget for en drøftelse af disse spørgsmål har folketinget dels i en række tidligere vedtagne love og dels i forskellige redegørelser og betænkninger, som folketingets medlemmer har fået efterhånden.

Det drejer sig først og fremmest om hovedlandevejslovene, hvori der er fastlagt linjeføringer for motorveje og diverse hovedlandevejsarbejder og givet bevillingsmæssigt grundlag for en del af disse. Hovedlandevejslovene er sammen med tidligere vedtagne eller forudsatte vejanlæg udtryk for en overordnet vejplanlægning, hvis vigtigste dele er en principiel fastlæggelse af et landsomfattende motorvejsnet, ca. 900 km, samt en klassificering af landets øvrige hovedlandevejsnet, ca. 2.800 km. Også den gennemførte klassificering af landeveje af 1. og 2. klasse er udtryk for en vejplanmæssig målsætning.

Vi har i øjeblikket anlægsbemyndigelse til motorvejsarbejder inklusive den nye Lille-Bæltsbro og Limfjordstunnel til i alt

[Ministeren for offentlige arbejder.]

16 forskellige strækninger og på i alt 3.030 mill. kr. Ved finansårets udgang vil der heraf være brugt 1.260 mill. kr., og der resterer således 1.770 mill. kr. Endvidere anvendes årligt ca. 120 mill. kr. på andre hovedlande-vejsarbejder og ca. 100 mill. kr. som 85 pct.s vejfondstilszkod til anlægsarbejder på det øvrige primære vej- og gadenet.

Endvidere foreligger der jernbanelovene; der ligeledes fastlægger linjeføringer og giver grundlag for anlægsbevillinger.

Inden for dette område må nævnes udbygningen af det storkøbenhavnske S-banenet — Køgebugtbanen, Hareskovbanen og Lundtoftebanen — det 3. og 4. spor Tåstrup — Roskilde og anlægget af Citybanen. Gennemførelsen af disse allerede vedtagne anlæg vil overslagsmæssigt koste ca. 700 mill. kr. og er tænkt fordelt over en periode frem til 1980 med 60-70 mill. kr. årligt. Herudover foreligger der som et led i Københavns-egnens udbygning planer om såvel en udbygning af S-banettet til de nærliggende købstæder, hvortil der ikke allerede er S-baneforbindelse, som en supplerende af S-banettet indadtil ved anlæg af yderligere tunnelbaner — f. eks. Amager, Frederiksberg — der set over en efterfølgende 10 års periode frem til 1990 vil kræve investeringer af en tilsvarende størrelsesorden som i den førstnævnte 10 års periode.

Statsbanerne er i gang med en modernisering og udbygning af hovedbanettet, omfattende bl. a. etablering af strækningssikringsanlæg og fjernstyring, effektivisering af godstrafikken ved etablering af knudepunktstrafik og anlæg for containertrafik, modernisering af rangerbanegårde, af værksteder m. v., som omtalt i banepanudvalgets betænkning I af december 1967. Endvidere foretages der løbende modernisering af det rullende materiel, derunder den internationalt vedtagne overgang til automatiske koblinger, og en udbygning af anlæg for færgetrafikken, anskaffelse af nye færger m. v. Det samlede årlige investeringsbehov til disse opgaver med det nuværende pris-

niveau anslås til at være af størrelsesordenen 300 mill. kr., altså eksklusive de førnævnte investeringer til S-baner og tunnelbaner i det storkøbenhavnske område.

De faste forbindelser over danske farvande skal ses både som et led i et motorvejsnet og i visse tilfælde som et led i jernbanenettet, men alene i kraft af deres størrelse som anlægsarbejder er de berettiget til selvstændig behandling. Såvel Limfjords-tunnelen som den nye Lille-Bæltsbro er i gang og forventes færdige i henholdsvis 1969 og 1970. For Store-Bæltsforbindelsens vedkommende foreligger en folketingsbeslutning om, at denne må foretrækkes anlagt på et tidligere tidspunkt end en fast forbindelse over Øresund eller over Østersøen. Endvidere foreligger der et fyldigt materiale dels som grundlag for denne oprindelige beslutning og nu sidst den for nylig i folketinget omdelte betænkning nr. 508, 1968. Det drejer sig, som det fremgår heraf, om anlægsarbejder til en overslagspris af 2,6 til 3 milliarder kr.

En fast forbindelse over Øresund har været behandlet i to svensk-danske udredninger, hvor man imidlertid ikke havde mulighed for nærmere at belyse sammenhængen med planerne om en storlufthavn på Salt-holm, men sammenhængen mellem Øresundsforbindelse og lufthavn er behandlet som et led i undersøgelser vedrørende Københavns lufthavns fremtidige placering. Betragtes denne forbindelse isoleret, vedrører den i sig selv anlægsudgifter alene for en 4-sporet vejforbindelse imellem København og Malmö på ca. 1.200 mill. kr., der dog naturligvis på en eller anden måde skal deles med Sverige.

Der foreligger ikke tilsvarende af de danske og tyske myndigheder foreståede udredninger for en fast forbindelse over Østersøen mellem Danmark og Tyskland, men det må skønsmæssigt anslås, at udgiften til en fælles vej- og jernbanebro måske bliver ca. 3 milliarder kr.

Endvidere har der for jernbanernes vedkommende i særlig grad været lagt vægt på

[Ministeren for offentlige arbejder.]

undersøgelser af fordele og omkostninger ved en af hensyn til kapacitet og anlæggenes tilstand ønskelig jernbaneforbindelse over Helsingør—Helsingborg linjen. Denne må med prisniveau 1968 antages at komme til at koste omkring 800 mill. kr. for en dobbeltsporet tunnelforbindelse eksklusiv renteudgifterne i byggeperioden, og også denne udgift må på en eller anden måde deles med Sverige.

Endelig må der mellem de større faste forbindelser og broarbejder også nævnes en ny bro over Storstrømmen, som vil blive nødvendig i forbindelse med motorvejsbyggeriet fra København mod syd. Selve broanlægget vil koste ca. 170 mill. kr.

Kastrup lufthavn må bevares og udbygges i mindre omfang, indtil hele trafikken kan overflyttes til en ny storlufthavn. Saltholm vil kunne udbygges etapevis og vil allerede fra omkring 1975 kunne aflaste Kastrup, der ikke kan klare trafikken længere end til 1982. Sydamerger vil af operationelle grunde ikke med fordel kunne udbygges etapevis, og først i 1979-80 regner man med at en fuldt udbygget Sydamergerlufthavn vil kunne overtage Kastrups trafik.

Der foreligger planer, for hvilke der nærmere er redegjort i den af planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Kastrup lufthavn afgivne rapport af 14. maj 1968, som viser, at det vil være nødvendigt at investere godt 500 mill. kr. yderligere i Kastrup lufthavn, hvis den skal kunne klare trafikken til 1982, men hvis Saltholm vælges som placering for den nye storlufthavn, vil der være mulighed for at spare 200 mill. kr. heraf.

Med hensyn til ny storlufthavn foreligger der en betænkning, nr. 477 af 2. februar 1968, afgivet af udvalget vedrørende Københavns lufthavns fremtid, og endvidere har det særlige Saltholmudvalg i januar 1968 afgivet en foreløbig rapport om, hvorledes Saltholm vil kunne udbygges til lufthavn og kombineres med den foreslåede faste Øresundsforbindelse i K—M linjen. Anlægsudgifterne til en ny storlufthavn må, for så vidt angår selve lufthavnsanlægget samt tilvejebringelsen af de fornødne arealer dertil, efter de seneste overslag sættes til 2,7 milliarder kr. for Saltholm og knap 3 milliarder kr. for Sydamerger i tiden indtil 1985. Hertil kommer så for Saltholms vedkommende godt

900 mill. kr. til anlæg af vej-tunnel med 8 spor til Amager samt for begge alternativer udgifter til motorvejsanlæg på Amager. Den nævnte udgift til tunnel kan muligvis reduceres, hvis der anlægges S-togsforbindelse til Saltholm.

Endelig foreligger den af folketingsudvalget vedrørende storlufthavn og fast forbindelse over Øresund den 28. november 1968 afgivne beretning, hvori udvalgets flertal giver udtryk for, at på grundlag af de hidtil foreliggende oplysninger bør placeringen af storlufthavnen på Saltholm foretrækkes, ligesom det samlede udvalg har udtalt, at en principbeslutning om lufthavnsplaceringen er stærkt påkrævet og er en forudsætning for en lang række andre påtrængende beslutninger i trafikplanlægningen i hovedstadsregionen.

For provinslufthavnenes vedkommende har provinslufthavnsudvalget den 7. marts 1968 afgivet betænkning nr. 486, hvori det indstilles at bygge en ny Århus lufthavn ved Hammel til en anlægsudgift af 51 mill. kr. beregnet efter 1967-priser, medens udvalget med hensyn til spørgsmålet om gennemførelsen af den i loven af 12. juli 1946 om civile, offentlige lufthavne omhandlede Esbjerg lufthavn henviser til, at den nuværende Esbjerg lufthavn ikke bør udbygges, og at det må anses for at være en politisk afgørelse, om der bør bygges en ny lufthavn ved Korsbroen til ca. 21 mill. kr., når det tages i betragtning, at der nu er anlagt en kommunalt drevet lufthavn ved Billund. Endelig mener udvalget, at spørgsmålet om anlæg af en sønderjysk central-lufthavn til indenrigsflyvning bør tages op til overvejelse i midten af 1970'erne.

Summen af følgende trafikkanlæg: restudgifter vedrørende motorvejsanlæg, Store-Bæltbro, Østersøbro, Øresundsbro i K—M linjen, Øresundstunnel i H—H linjen og Storstrømsbro omfatter tilsammen investeringer til beløb af en størrelsesorden mellem 9,5 og 10 milliarder kr. En del af dette beløb skal selvsagt udredes af vore nabolande Sverige og Vesttyskland, og en del af udgiften vedrører anlægsopgaver, som man realistisk må regne med kommer til at ligge temmelig langt ude i fremtiden, men det må dog anses for sandsynligt, at en væsentlig del af dem vil trænge sig på af trafikale og økonomiske grunde inden for

[Ministeren for offentlige arbejder.]

perioden 1970-1985, i hvert tilfælde således at mange af dem skal påbegyndes i denne periode. Hertil kommer, at der samtidig i den samme periode løbende stilles krav om betydelige udgifter til mindre arbejder, herunder også reparationer og vedligeholdelse.

Som grundlag for en drøftelse af principperne for en prioritering skal jeg i det følgende gennemgå nogle af de væsentligste aktuelle problemer, hvis løsning er afhængig af, hvilke almindelige principper man vil lægge til grund.

Det har gennem lang tid været karakteristisk for vejtrafikken, at den trods en meget stor indsats fra det offentliges side stadig er vokset hurtigere, end anlægsvirksomheden har kunnet følge med til. Uanset de økonomiske konjunkturer og uanset, at det offentliges indtægter gennem motorafgifterne er betydelige, har det ikke været muligt at skaffe plads inden for den samlede samfundsøkonomi til en udbygning af vejene i det tempo, der svarer til den stigende efterspørgsel.

Da dette har været karakteristisk under mange forskellige politiske og økonomiske forhold, forekommer det mig urealistisk at søge at klare problemet for vejtrafikken alene ved at fremsætte ønske om større bevillinger. Uanset hvor nødvendigt det kan være, må man også regne med, at de politiske og økonomiske realiteter ikke i praksis vil tillade en udvidelse af investeringerne i vejbyggeriet, der både kan dække den fremtidige efterspørgsel og indhente det efterslæb, der allerede er til stede, i hvert tilfælde ikke uden at der samtidig sker en meget nøje prøvelse af de faktorer, der bestemmer behovet for nye vejanlæg, og den fordeling, der gælder for de midler, der kan stilles til rådighed fra samfundets side.

Behovet er naturligvis i høj grad bestemt af afgiftspolitikken. På de områder, hvor transport på vejene konkurrerer med transport på bane, med fly eller med skib, bliver forbrugernes valg bestemt af, hvilken transportform der byder det hurtigste, billigste og sikreste resultat.

Set i forhold hertil er der åbenlyse skævheder i den nuværende afgiftspolitik, og en arbejdsgruppe under trafikkommissionen har derfor fået til opgave særlig at beskæftige sig med dette spørgsmål.

Problemet er i øvrigt internationalt, og der kan derfor hentes værdifulde oplysninger og erfaringer fra andre lande. Der gælder endvidere forskellige synspunkter for den almindelige person- og automobilkørsel og for godstransporten på vejene. Både i Danmark og i adskillige andre lande har man afgiftssystemer, der hviler på, at den private automobilkørsel oprindeligt måtte ses som et privatforbrug af en vis luksurmæssig karakter, medens godstransporten på vejene var en serviceydelse for erhvervslivet. Motorbeskatningen har derfor lagt forholdsvis store byrder på den private automobilkørsel og været mere tilbageholdende over for godstransporten. Efterspørgslen efter de to former for trafik har med andre ord ikke været trafikøkonomisk bestemt.

Den høje beskatning af den private automobilkørsel har imidlertid ikke ført til nogen væsentlig hindring af dens vækst, og årsagen hertil må naturligvis først og fremmest søges i, at der her er tale om et behov, som ikke kan tilgodeses på anden måde.

Det moderne samfund er nu i høj grad indrettet på automobilet som en forudsætning. Forbindelsen mellem bolig og arbejdssted, befolkningens fritid, ferie og adgang til rekreative områder hviler i vidt omfang herpå. Kørselsudgifter også med private automobiler er blevet en del af produktionsomkostningerne, og den private automobiltrafiks vilkår er derfor også blevet af erhvervmæssig og samfundsøkonomisk betydning.

Dette synspunkt kan måske ikke alene motivere en radikal omlægning af de tilvante afgiftssystemer, men det har i hvert tilfælde betydning, når man skal vurdere, i hvilken retning fordelingen af bidraget til vejudgifterne mellem den almindelige automobilkørsel og godstransporten på vejene bør udvikle sig, herunder om man i højere grad skal lægge økonomiske vurderinger til grund.

For godstransportens vedkommende er forholdet anderledes. Da der praktisk taget ikke findes nogen forbindelse mellem selve transportudgiften for køretøjet og de udgifter, der påhviler det offentlige til vejnettets etablering og vedligeholdelse, er der praktisk taget ingen regulering heri af forholdet mellem udbud og efterspørgsel. Begrænsningen af efterspørgslen har i virkelig-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

heden været varetaget af vejnettets tilstand. Dette kan i Danmark føre til tilstande, som nu er kendt i andre lande, og som giver sig udslag i meget ubehagelige og økonomisk belastende reguleringer af lastbiltrafikken gennem forbud, kontrol og sær-afgifter.

En væsentlig side af dette spørgsmål er, hvor store og hvor tunge lastbiler vejene skal bygges til. Det er et stærkt udtalt ønske fra vognmandserhvervene at få forøget de gældende akseltryk på 8 t op til 10 t, hvilket i praksis vil sige at frigive kørsel med lastbiltog, der kan komme helt op på ca. 40 t.

En sådan udvikling kan være ønskelig under hensyn til konkurrencen med andre landes erhvervskørsel, og det må i det lange løb forekomme mindre rimeligt at bevare den gældende forskelsbehandling, hvor 10 t akseltryk tillades ved eksportkørsel og ved transitkørsel med udenlandske køretøjer, men ikke tillades til betjening af indenlandske transportopgaver.

Når man alligevel hidtil har måttet blive stående ved den nuværende ordning, skyldes det, at en begrænset kørsel med tunge lastbiler op til de nævnte ca. 40 t ikke betyder store ekstraudgifter til vejenes anlæg og vedligeholdelse og heller ikke væsentlige gener for den øvrige trafik, men at en stor forøgelse af antallet af meget tunge køretøjer medfører en betydelig vækst af vedligeholdelsesudgifterne og en formindskelse af det eksisterende vejnets kapacitet. Man kender fra andre lande beregninger heraf. Det er trafikkommissionens opgave at finde et mål for, hvad det kan komme til at betyde i Danmark, og dermed på hvilken måde der kan ske en forøgelse af det tilladte akseltryk, uden at det fører til en ganske ukontrollabel ødelæggelse af vejnettet og dermed enten til en betydelig forøgelse af vejudgifterne eller til en forværring af forholdene for vejtrafikken som helhed.

På samme måde bliver det nødvendigt at overveje den hidtil gældende fordeling af det offentliges samlede udgifter til vejvæsenet. I finansåret 1967-68 var de samlede udgifter til anlæg og reparationer af vejene i hele landet ca. 1.760 mill. kr., og det er et tal, som på årsbasis nærmer sig 2 milliarder kr. Heraf anvendtes det på-

gældende år ca. 480 mill. kr. til motorveje og hovedlandeveje.

Den ordning, der har været gældende for fordelingen af vejudgifterne mellem staten, amterne og kommunerne, har ført til, at der er blevet opbygget et efter internationale forhold usædvanlig godt sekundært vejnet i Danmark. Dette er naturligvis en fordel, men det har også medført, at der er opstået et særlig påtrængende behov for at fremskynde bygningen af motorveje og hovedlandeveje.

I praktisk taget alle egne af landet venter betydelige og for trafikken meget vigtige vejarbejder på, at det bliver deres tur, og trafikministeriet får til stadighed henvendelser fra næsten alle egne i landet med ønske om at få fremskyndet allerede vedtagne og projekterede anlæg. Mange af ønskerne er velbegrundede i de lokale trafikale forhold, og de tidspunkter, på hvilke de pågældende anlæg med den nuværende bevillingsordning kan forventes færdige, er som regel væsentlig senere end ønskeligt. En fremskyndelse af disse anlæg inden for de gældende bevillingsrammer kan da kun ske, hvis der kan foretages en vis flytning af vejinvesteringer fra de sekundære veje til de vigtigste motorveje og hovedlandeveje.

Forskellige forhold medfører, at der vil kunne opnås en væsentlig fremskyndelse af de vigtigste vejanlæg selv med en beskeden ændring af fordelingen af det offentliges udgifter til vejbygning. Der kan lokalt findes mange eksempler på, at det er nødvendigt at anvende ret betydelige beløb til vejanlæg, hvis motivering er, at de må udføres, fordi der går så lang tid, inden en planlagt motorvej eller hovedlandevej kan blive udført. Som aktuelle eksempler herpå kan nævnes forholdene langs med hovedvej A 10: udbygning mellem Støvring og Ålborg, strækningen gennem Rold Skov, omkørselsvej vest om Horsens, flere delstrækninger mellem Horsens og Vejle, det meste af strækningen mellem Vejle og Kolding samt dele af strækningen gennem Haderslev amt, men tilsvarende eksempler kunne også nævnes andre steder i landet.

Tempoet i udbygningen har også betydning for selve anlægsudgifterne. Moderne motorvejsbyggeri foretages med anvendelse af rationelle metoder, som forudsætter kost-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

bart maskinelt udstyr. Prisen på anlæggene er derfor også i høj grad bestemt af afskrivningen på maskinerne og hermed af, om der kan arbejdes løbende over større strækninger eller arbejderne må deles op i mindre stumper og spredes over mange anlægssteder. Af disse grunde vil selv en mindre forhøjelse af de vejudgifter, der anvendes til de mest presserende opgaver, kunne få en større virkning end det beløb, det i sig selv drejer sig om.

For jernbanevæsenets vedkommende har forholdene i mange år været omtrent modsat det, som de har været for vejtrafikken. Både i Danmark og i andre lande har jernbanerne haft vanskeligheder ved at klare konkurrencen fra andre trafikarter og særlig fra vejtrafikken. En af årsagerne hertil ligger i de før under omtalen af vejene nævnte forhold. En anden og væsentlig årsag er, at jernbanerne oprindeligt er indrettet til en anden transportopgave end den, der i dag er deres mest naturlige, og at der derfor kræves betydelige omlægninger og investeringer for at gøre jernbanetrafikken rentabel og konkurrencedygtig.

Da problemet er internationalt, kan man lære en del af, hvorledes man ser på spørgsmålet i andre lande. Der regner man med, at banerne i særlig grad kan udvikles til at varetage persontrafik på bybaner i tæt befolkede områder og tunge transporter af gods over længere afstande. Det betyder naturligvis ikke, at de ikke kan anvendes til andre opgaver, men det betyder, at det er disse to opgaver, der kan medføre en væsentlig forbedring af økonomien. Hertil må dog føjes, at nye tekniske muligheder for en væsentlig forøgelse af hastigheden også har åbnet nye muligheder for banerne, men deres udnyttelse forudsætter investeringer i moderne og komfortable materiel og en betydelig forøgelse af frekvensen for tog i indenlandske forbindelser.

Når det gælder opgaven med massetransport inden for byområder, må man i Danmark foreløbig alene se det i relation til det storkøbenhavnske område. Det ville være ønskeligt også af økonomiske grunde at undgå de lange tidsintervaller mellem påbegyndelse af nye bybaneanlæg og deres fuldførelse; rentetab og tab af driftsindtægter kommer herved til at spille en for stor rolle.

Det må derfor være rigtigt at søge allerede påbegyndte linjer bygget færdig; inden kræfterne spredes over for mange projekter på én gang. Dette forhindrer naturligvis ikke, at man kan være foran med planerne, og at de politiske afgørelser kan træffes i god tid.

Ud over de allerede af folketinget vedtagne udbygninger, herunder Citylinjen, er der særlig behov for at få bygget en S-bane til Amager. Vurderingen af, hvor hurtigt det kan lade sig gøre, hænger sammen med, hvad en udbygning af den kollektive trafik i hovedstadsområdet kan bevirke af besparelser på udgifterne til veje og gader i samme område. Dette spørgsmål vil jeg derfor komme tilbage til i en omtale af de særlige storkøbenhavnske problemer.

Endvidere må det påpeges, at jernbanernes mulighed for en hurtig og god service hænger meget nøje sammen med planerne om en fast forbindelse over Store-Bælt. En Store-Bæltbro vil således betyde væsentlige muligheder for formindskelse af køretiden mellem landsdelene og en effektivisering af godstransporten.

For den internationale trafik spiller imidlertid forbindelserne over Øresund mellem Helsingør og Hålsingborg en særlig rolle for banerne, og det må forventes, at den europæiske udvikling af containertransport yderligere vil øge den økonomiske værdi af en fast jernbaneforbindelse mellem Danmark og Sverige. Såvel de danske som de svenske statsbaner har fremhævet, at de fremtidige udgifter til færger og havneanlæg i Helsingør og Hålsingborg vil få et sådant omfang, at det inden for en overskuelig årrække vil være billigere at investere i den faste forbindelse end i færger og færgelejer. Det er nu oplyst, at en enkeltsporet jernbanetunnel i denne linje, for så vidt angår den danske andel, kunne bygges for højst ca. 325 mill. kr. og en dobbeltsporet for ca. 400 mill. kr., og endvidere, at disse investeringer anses for at være fordelagtige i begyndelsen af 1980'erne.

Den igangværende udbygning af et europæisk containertransportsystem vil få betydelige trafikøkonomiske virkninger. Systemet gør det muligt for jernbanerne i samarbejde med særlige containerlastbiler at transportere det større og tungere gods fra dør til dør med væsentlig kortere ekspeditionstid og til lavere omkostninger. Dan-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

mark vil under alle omstændigheder komme til at følge med i denne internationale udvikling, og statsbanerne arbejder derfor med planer for placering af særlige containerterminaler og med at skabe et samarbejde mellem baner og biler om varetagelse af denne opgave.

Ud over den direkte fordel for erhvervene indebærer denne transportform også muligheder for en væsentlig aflastning af det offentliges udgifter til vejbygning, ganske særlig fordi der herved bliver tale om at spare vejene for en del af belastningen fra den tunge trafik.

Containertransportens fremkomst ændrer ikke på de fleste af de planer, der allerede findes om rationalisering af banenettet gennem nedlæggelse af sidebaner og af mindre stationer og trinbræt. Derimod kan den få betydning ved at gøre trafikken på hovedlinjerne mere rentabel, og det gælder også den vestjyske længdebane, hvis forhold på længere sigt er taget op til overvejelse som følge af baneplanudvalgets betænkning.

I forbindelse med den løbende rationalisering af statsbanerne er der fremsat forslag til ny styrelseslov, der skulle gøre det muligt at tilpasse statsbanernes organisation til de nye forhold. Et andet spørgsmål på lidt længere sigt er, om en organisation af denne størrelse og omfattende mange forskellige typer opgaver ikke kunne drives mere rationelt gennem en opdeling efter koncernprincippet. De nye opgaver, som banerne kan forvente at få i kraft af en teknisk udvikling og i kraft af udviklingen i andre lande, kan sammen med en fortsættelse af rationaliseringen i det lange løb åbne mulighed for, at jernbanetrafikken kan blive rentabel. Den hidtidige rationalisering kan måles ved, at personaleantallet i statsbanerne er formindsket fra godt 28.000 i 1962-63 til ca. 25.500 i 1967-68, uanset at der er sket nedsættelse af arbejdstiden.

Spørgsmålet om, på hvilke tidspunkter og i hvilken rækkefølge de store faste trafikforbindelser over danske farvande kan etableres, er af betydning for både vej- og jernbanetrafikkens fremtidige udvikling og økonomi. Når man skal opstille en rækkefølge, indgår der imidlertid heri en stillingtagen til visse principper, som kan blive afgørende både for, hvornår det økonomisk kan lade

sig gøre, dvs. hvornår det er rentabelt, og for, hvilke tekniske løsninger der skal vælges.

Der foreligger både om forbindelsen over Store-Bælt og om de mulige forbindelser over Øresund mange års undersøgelser og betydelige tekniske forarbejder. Når de forskellige betænkninger alligevel ikke alle munder ud i helt konkrete konklusioner, skyldes det bl. a. manglende politisk afklaring af afgiftsspørgsmål og af finansiering. Dette gør sig i særlig grad gældende for den faste forbindelse over Store-Bælt dels i kraft af, at det her drejer sig om et rent dansk foretagende, dels i kraft af de strukturændringer og dermed betydelige følgeinvesteringer, som bliver afledt af en etablering af den faste forbindelse, og som afhænger af afgiftspolitikken. Forbindelsen mellem Øst- og Vestdanmark har mange veje, og de varetager i og for sig på tilfredsstillende måde trafikken differentierede behov, når man ser bort fra, at motorvejsbyggeriet ikke har kunnet følge med i det omfang, som det måtte være ønskeligt. Uanset om man vælger en forbindelse med afgift eller en afgiftsfri forbindelse over Store-Bælt, vil dens etablering imidlertid give betydelige forbedringer af jernbanernes muligheder for at betjene kunderne og kan, kombineret med containertransport, blive grundlaget for et mere rationelt og billigere transportsystem som helhed.

Som det fremgår af den nævnte betænkning nr. 508 af 1968 om fast forbindelse over Store-Bælt, vil en afgiftsfri forbindelse imidlertid medføre en betydelig omlægning af lastbiltrafikken, som for en stor dels vedkommende vil vælge en længere, men — med det gældende afgiftssystem — for det enkelte køretøj billigere vej; men til gengæld vil den stille meget store krav til den vejforbindelse, der derved vil blive praktisk taget den eneste for den tunge trafik.

Der er betydelige merudgifter ved færger, færgeløjer og vejforbindelser, hvis disse skal klare både tung og let trafik, og det kan derfor ikke forventes, at der i det lange løb vil være tilstrækkelig kapacitet til rådighed — også hvor privat investering er med i opgaven — for den tunge trafik ad andre veje, såfremt disse normalt ikke skal benyttes.

Tidspunktet for rentabilitet, finansieringsmuligheden og dermed den samfundsøkonomiske mulighed for at etablere forbindelsen over Store-Bælt er bestemt af, om

[Ministeren for offentlige arbejder.]

der skal opkræves afgift eller ej. Den tekniske løsning kan i høj grad også komme til at afhænge heraf. Efter de sidste beregninger må en kombineret vej- og jernbanebro anslås at komme til at koste fra 2,6 til 3 milliarder kr., idet det dog forudsættes, at der ikke fremkommer berettigede internationale indvendinger, som kan fordyre en sådan løsning.

Et såkaldt tunnel-færgeanlæg kan bygges til samme kapacitet for 2,7 milliarder kr., hvori er iberegnet ca. 380 mill. kr. hovedsagelig til rullende materiel. Medens der ved en broforbindelse ikke med fordel kan anvendes en etapevis udbygning, således at der først udbygges til en vis trafikmængde og derefter f. eks. bl. a. ved hjælp af anlæggets egne indtægter skaffes finansielt grundlag for yderligere udbygninger, kan man ved en tunnelforbindelse vælge etapevis udbygning. Den nævnte udgift på 2,7 milliarder kr. for et tunnel-færgeanlæg vedrører således et firsporet anlæg, mens der ikke er foretaget tilstrækkelig dybtgående undersøgelser af omkostningerne ved en etapevis udbygning af en sådan forbindelse.

Endelig må det nævnes, at selv om en forbindelse mellem Jylland og Samsø ikke kan erstatte og for så vidt ikke har nogen relation til en Store-Bæltsforbindelse, kan muligheden for dens etablering meget vel komme til at påvirke, hvilken teknisk løsning man kan vælge også over Store-Bælt, og specielt i hvilket tempo man skal vælge at bygge en fast forbindelse for vejtrafikken.

Jeg er i denne redegørelse gået ud fra, at der af mange grunde er væsentlig større dansk interesse i etablering af en fast forbindelse over Store-Bælt og i én eller flere faste forbindelser over Øresund, end der er for en eventuel fast forbindelse over Østersøen, og at det derfor ikke er aktuelt at søge at sammenholde rentabilitet og samfundsmæssige fordele ved dette anlæg med de tilsvarende forhold for faste forbindelser over Store-Bælt og Øresund.

Faste forbindelser mellem Danmark og Sverige forudsættes at være fælles dansk-svenske opgaver. Behovet kan derfor ikke vurderes alene fra et dansk synspunkt. Medens både danske og svenske jernbaner fremhæver de økonomiske fordele ved at få en fast jernbaneforbindelse mellem Hel-

singør og Helsingborg og de relativt små anlægsudgifter, dette vil kræve, bliver forbindelsen mellem København og Malmø særlig motiveret med de regionale fordele, den kan skabe, og med, at en dansk lufthavn på Saltholm vil øge behovet for og rentabiliteten af en vejforbindelse over Øresund i denne linje. Regeringen vil optage forhandlinger med den svenske regering til videreførelse af de drøftelser, der allerede har været ført mellem embedsmænd fra Danmark og Sverige med henblik på at opnå enighed om en snarlig etablering af forbindelsen over Øresund og om rækkefølgen af de omtalte anlæg.

Vedrørende Københavns lufthavns placering skal jeg i øvrigt henvise til beretningen af 28. november 1968 fra folketingsudvalget og de meget udførlige oplysninger, der har været forelagt for udvalget. Det materiale, folketingsudvalget har fået forelagt, har haft til formål at give et ensartet og ligeligt grundlag for at sammenligne de to mulige placeringer: Saltholm og Sydager. Man kan derfor regne med, at der findes muligheder for en reduktion af anlægsudgifterne, som imidlertid først kan komme frem ved en mere tilbunds-gående og derfor også mere bekostelig projektering, men som man jo ikke kunne gennemføre for to projekter parallelt.

Herudover må jeg i øvrigt henvise til den udsendte betænkning om provinslufthavnene og i tilslutning hertil gøre den bemærkning, at jeg er ganske klar over, at det er en vanskelig opgave at løse, fordi så mange lokale interesser vil komme til at spille ind. Jeg vil dog gerne søge at opstille visse principper for, hvorledes jeg synes man skal behandle spørgsmålet.

For det første synes jeg, man må gøre sig klart, at der må forventes en betydelig vækst i den private civile flyvning, og at man derfor rundt omkring i landet vil have behov for flyvepladser, som kan tage de lette fly, og som kan betjene den private del af flyvningen. Dette vil næppe heller volde så store vanskeligheder; sådanne flyvepladser er i forhold til lufthavne med rutetrafik relativt billige. Men når det gælder indenrigsruteflyvningen, må man efter min opfattelse anlægge et andet synspunkt. Vel er der lokale hensyn at tage, og vel er der under drøftelserne i provinslufthavns-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

udvalget og også tidligere kommet forskellige meget konkrete ønsker frem om etablering af nye ruter. Jeg synes imidlertid, at man må lægge megen vægt på, hvad trafikens kunder, altså befolkningen i al almindelighed, er interesseret i. Jeg tror, man må regne med, at det vigtigste krav til indenrigsflyvningen er, at man ønsker inden for en rimelig afstand at kunne komme med en rutemaskine helst med en afgang hver time og med en hurtig og enkel ekspedition gennem billettering i maskinerne og med en meget hurtig og nem forbindelse også fra Københavns lufthavn til Københavns centrum. Det er ikke uden for rækkevidde at få organiseret dansk indenrigsflyvning således, at man inden for en overskuelig tid kan få en sådan egentlig bustrafik i gang, men forudsætningen herfor er naturligvis, at man samler ruterne på nogle få pladser, f. eks. således at der ingen steder i landet er væsentligt mere end 60 km til en flyveplads, hvor der er en afgang hver time.

Vælger man i stedet at sprede ruterne ud til mange lufthavne, f. eks. af lokale grunde, må man i hvert tilfælde gøre sig klart, at man derved enten forringer servicen eller forøger omkostningerne i mange år, og at man ikke kan regne med lige så hurtigt at komme op på en effektiv betjening. Når målet er nået på de flyvepladser, man koncentrerer sig om i første omgang, er det naturligvis ikke udelukket derefter at etablere nye pladser i overensstemmelse med dette synspunkt.

Som jeg sagde før, kræver de særlige storkøbenhavnske trafikproblemer også en særlig omtale.

Trafikanlæg i storbyen er efter sagens natur meget kostbare. Problemerne må ses i sammenhæng, og det har indtil nu ikke været muligt at få en samlet planlægning, bl. a. fordi forskellige opgaver hører under forskellige myndigheder. Da staten økonomisk direkte eller indirekte imidlertid er med i dem alle, er det en naturlig opgave for trafikministeriet at bidrage til en samlet løsning og til, at de mange forskellige planer kan sammenfattes i visse mere afgørende beslutninger. Placeringen af lufthavnen, forbindelsen til Sverige, motorvejenes indføring til byen og deres indbyrdes forbin-

delse, udbygningen af S-banenettet, havnens fremtid og Sydhavnens eventuelle lukning er de væsentligste enkeltproblemer, der må ses i sammenhæng i det storkøbenhavnske område. Det er næppe muligt at løse ét enkelt af disse spørgsmål uden hensyn til de andre, og det bør undgås, at man vælger en løsning på ét område, som blot vælter vanskeligheder og udgifter over på ét eller flere af de andre områder.

Som allerede flere gange fremhævet er lufthavnens placering et nøgleproblem. De hidtidige undersøgelser viser, at de to mulige placeringer vil føre til forskellige løsninger både for den kollektive trafik og for motorgaderne, men at man næppe skal regne med, at omkostningerne ved sådanne forskellige tekniske løsninger bliver væsentlig forskellige.

For motorvejsnettet har særlig spørgsmålet om Lyngbyvejens indføring og om forbindelsen til Amager givet anledning til diskussion. Det ser ud til, at man kan finde en realistisk mulighed for at erstatte selve Søringen med en motorgade gennem saneringsmodne kvarterer, hvis dette af andre grunde skulle være ønskeligt.

For den kollektive trafiks vedkommende drejer det sig særlig om at få afgjort, hvor en S-togsforbindelse til Amager skal placeres, idet der kan være tale om enten at udbygge den som en fortsættelse af den vedtagne Citylinje fra Højbro Plads eller at vælge en overførsel længere mod sydvest, eventuelt efter at Sydhavnen er lukket.

Endvidere arbejder statsbanerne med at undersøge muligheden for at anlægge en S-togsforbindelse til lufthavnen og dermed eventuelt at kunne spare væsentlige udgifter til tunneler og veje. Behovet for en samlet vurdering i dette område peger også i retning af, at der bør etableres et samlet storkøbenhavnske trafikskelskab, og at udgifterne til anlæg for den kollektive trafik ikke skal ses isoleret, men også skal bedømmes ud fra, hvad de kan erstatte i udgifter til motorveje og andre større vejanlæg. En forudsætning for et storkøbenhavnske trafikskelskab er, at der sker en udskillelse af det egentlige bybanenet fra statsbanernes almindelige drift, men det må antages, at en sådan udskillelse er en forholdsvis kompliceret affære, og at man derfor, hvis noget sådant skal foretages, helst må begynde med dette

[Ministeren for offentlige arbejder.]

snarest. Det er min tanke at indbyde til en almindelig drøftelse mellem de implicerede kommunale myndigheder i området med henblik på at få fastlagt visse hoveddispositioner, som kan muliggøre en samlet planlægning.

Jeg har i denne redegørelse søgt at give en samlet oversigt over de største opgaver inden for trafikområdet og også at give de økonomiske oplysninger, vi har, i en vis sammenhæng og har søgt at redegøre for både nogle aktuelle og nogle principielle problemer, som vi før eller siden kommer til at tage stilling til. Det var mit håb, at dette kunne gå ind som et grundlag for en debat og for arbejdet i udvalget, og at det kan udvikles derigennem til, at man kan opstille en samlet plan, som ifølge sagens natur må rumme både nogle aktuelle spørgsmål og nogle opgaver, som ligger et stykke ud i fremtiden, men som vi skal have for øje, når vi tager stilling til de aktuelle problemer.

De i øjeblikket mest aktuelle og uafklarede spørgsmål er efter min opfattelse følgende:

Fremme af motorvejsbyggeriet, som jeg omtalte før, og hvis der findes midler hertil, vil det kalde på nogle konkrete beslutninger om linjeføringer, der derved trænger sig på. Det gælder bl. a. den jyske motorvej, hvor det bl. a. på grund af problemer med linjeføringen ved Haderslev er nødvendigt at ændre den i loven fastlagte linjeføring, men hvor der også andre steder hurtigt kan blive aktuelle spørgsmål, hvis man f. eks. tænker sig, at det bliver muligt at fremskynde færdiggørelsetidspunktet for visse strækninger nogle år. Det samme gælder fastlæggelsen af linjeføringen for en ny bro over Storstrømmen.

Spørgsmål om afgiftspolitikken på vejene er aktuelle, så snart der foreligger et materiale fra trafikkommissionen.

Forhandlingerne med den svenske regering om Øresundsproblemerne kan endvidere nødvendiggøre politiske beslutninger.

Der må under alle omstændigheder snarest tages stilling til den resterende rækkefølge af bybaner i Københavnsområdet og til problemerne omkring motorgaden, altså Søeringsproblemet.

Endvidere må som nævnt spørgsmålet om privat finansiering, afgifter og selskabsform for store afgrænsede trafik anlæg afklares principielt, idet dette er forudsætningen for nærmere at kunne fastlægge tidspunkt og rækkefølge for faste forbindelser over danske farvande og for at kunne organisere udbygningen af et storkøbenhavnsk trafikselskab og af Københavns lufthavn.

På dette grundlag vil jeg så gerne på regeringens vegne indbyde til et samarbejde i trafikudvalget både om de aktuelle og presserende opgaver og også om at søge at få fastlagt de principper, som er forudsætningen for, at man kan forelægge et forslag til prioritering af de store trafik anlæg.

Den første sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om almindelig omsætningsafgift.

(Lovforslaget (nr. 118) findes i tillæg A. sp. 2513, fremsættelsen i tidenden sp. 2377).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Grünbaum: Dette forslag drejer sig jo hovedsagelig om tekniske ændringer i momsloven, og jeg finder det ganske naturligt, at man foretager en sådan revision af denne lov, når det viser sig teknisk hensigtsmæssigt. Rent faktisk er det jo gået ret gnidningsløst med den moms, som vi alle husker den daværende opposition slet ikke mente kunne fungere i praksis ved sin ikrafttræden den 3. juli 1967. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at sige, at tolddepartementet og tolddirektoratet og tillige og ikke mindst de toldere, der har skullet udføre arbejdet ude i marken, har ydet en meget betydelig indsats, der har medvirket til det næsten gnid-