

[Ministeren for europæiske markedsanliggender.]
 tion, som alle må være, at jeg kun kan anvende tilgængeligt statistisk materiale, og der findes ikke noget materiale, der går længere end til 1969. Men jeg forstår på fru Kristine Heltberg, at det, der kunne bekymre, var, at vi som medlem af EF kom til at deltage i en udviklingsbistand til Mauritius, og at det i realiteten ville blive en indirekte støtte til Sydafrika. Herom kan jeg oplyse, at for det første er det en meget lille del af den samlede u-landsbistand fra fællesmarkedslænderne, der foregår over de fælles projekter, men i det omfang den foregår over de fælles projekter, skal de konkrete projekter godkendes i Kommissionen, og hvis et enkelt medlemsland ønsker, at et sådant konkret projekt skal bedømmes af Ministerrådet, kan man kræve det behandlet i Ministerrådet. Skulle vi komme ud for tal, der blev helt anderledes end dem, vi har statistik for, og som viser, at der er tale om camouflerede sydafrikanske investeringer og dermed en indirekte hjælp til Sydafrika i stedet for til Mauritius, har vi muligheden for at stoppe noget sådant som medlem af fællesmarkedet ved at kræve det i Ministerrådet, hvor der kræves enstemmighed, for at man kan gennemføre et konkret bistandsprojekt. Skulle fru Kristine Heltbergs formodninger vise sig at holde stik, hvad jeg altså ikke tror, har vi den mulighed som medlem af fællesmarkedet at hindre sådanne projekter, hvis de viser sig at være camouflerede investeringer i Sydafrika.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Formanden: I skrivelse af dags dato meddeler landbrugsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om en kornordning

og

forslag til lov om ændring af lov om afsætning af danske landbrugsvarer m. m.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Landbrugsministeren (Ib Frederiksen): Jeg skal herved tillade mig for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om en kornordning og forslag til*

lov om ændring af lov om afsætning af danske landbrugsvarer m. m.

De to love skal i henhold til bestemmelserne herom optages til revision i indeværende folketingssamling. For begge love gælder det, at de ikke kan opretholdes ved Danmarks eventuelle indtræden i De europæiske Fællesskaber. De støtteforanstaltninger, som lovene giver hjemmel til, vil for de flestes vedkommende være i strid med Romtraktaten. Lovforslagene indeholder derfor bestemmelse om, at lovene bortfalder den 1. februar 1973 ud fra den forudsætning, at folkeafstemningen til efteråret fører til, at Danmark indtræder i De europæiske Fællesskaber. Skulle dette ikke blive tilfældet, må lovene efter folkeafstemningen optages til revision.

Den landbrugsstøtte, der ydes i henhold til de to love, foreslås opretholdt uændret i tiden indtil 1. februar 1973, men da det prisniveau, der skal danne udgangspunkt for priserne på danske landbrugsprodukter efter 1. februar 1973 er af meget stor betydning såvel for samfundet som for landbruget i hele overgangsperioden indtil fuldt medlemskab, har der under forhandlinger med landbrugsorganisationerne været enighed om at søge at sikre opretholdelse af det bedst mulige prisniveau i tiden fra høst til 1. februar 1973. Det er en forudsætning for den foreslåede forhøjelse af kornprisen og for gennemførelsen af den tilsigtede sikring af prisniveauet, at der mellem landbruget og kornhandelen indgås en kornpris-aftale med en kornprisforhøjelse, der harmonerer med den i kornloven foreslåede basisprisforhøjelse for indført korn, og at landbrugets dispositionsfond skaffer eventuelt unormalt store overskudsbeholdninger af korn af vejen ved eksport.

Idet jeg i øvrigt henviser til de bemærkninger, der ledsager lovforslagene, skal jeg indstille disse til velvillig behandling i det høje folketing.

Man vendte herefter tilbage til dagsordenens punkt 1, der var:

Forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder af Horn m. fl.

(Foregående del af forhandlingen findes i tidenden sp. 5854).

Forhandlingen genoptages.

Holmberg: I debatten om de store trafikinvesteringer og hermed også prioriteringen er jeg i det væsentlige enig med mit partis ordfører, hr. Guldberg, i alle tilfælde hvad angår, at Saltholmprojektet skal have høj prioritet. Men i debatten er der også ganske naturligt draget mange andre ting frem, bl. a. Store-Bælt og Samsølinjen m. v., og det er i den anledning, jeg tager ordet.

Trafikministeren har i høj grad bidraget til debatten ved de mange taler herom, først ved forslaget om Hammel lufthavn, som nu ligger i mølposen, hvor den i og for sig også fortjener at ligge, men endvidere ved de mange taler om samtidighed i projekternes gennemførelse bogstavelig talt over hele linjen: HH-linjen, Saltholm, Store-Bælt og nu sidst også den såkaldte Samsølinje. Mon ikke det ville være klogt af ministeren at holde op med at foregøgle den danske befolkning, at det skulle kunne lade sig gøre? Disse taler er jo holdt samtidig med, at økonomiministerens fremsætter de forskellige besparelsesforslag, og det nytter nu engang ikke at regne med, at alle de milliardforslag, der bliver væltet ind på folketingets bord, nok bliver betalt. Vi må og skal have en prioritering, og jeg håber, at debatten her i dag kan være med til at give en klaring heraf.

I trafikudvalget har vi naturligvis drøftet de mange forslag og tanker og holdt samråd med ministeren også på baggrund af det notat, vi fik den 24. februar, for selv om dette notat var stemplet „strengt fortroligt“, blev det åbenbart debatteret både før og efter. Men lad det nu ligge.

Vi har så sent som onsdag den 10. maj igen modtaget et notat, og det er som sagt Store-Bælt, jeg her ønsker at gøre et par bemærkninger om.

Det fremgår ganske tydeligt, at ministeren i stedet for én forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark nu vil foreslå to forbindelser. Den ene er en 2-sporet tunnelfærg under Store-Bælt mellem Korsør og Nyborg, pris ca. 2 milliarder kr., og den anden en forbindelse Sjælland-Jylland via Samsø bestående af en bro eller dæmning Samsø-Jylland og så en færgeforbindelse Samsø-Sjælland. Prisen er her ca. 1 milliard kr.

Som begrundelse giver ministeren, at vi for de samme penge kan få to forbindelser i

stedet for én. Ministeren begrundet også sit standpunkt med, at det stigende antal overførsler på Kattegatruterne viser, at der er trafikunderlag for en Sjælland-Jylland forbindelse. Det kan i høj grad diskuteres, om det er rigtigt. De bestående Kattegatruter kan udmærket godt sejle noget mere, hvis der er behov herfor, for der er nemlig kapacitet nok.

I de besvarelser, vi har fået, henvises der ofte til betænkning 508, afgivet i november 1968. Det, der her henvises til, er naturligvis rigtigt, men det, der er undladt, kan egentlig også være talende, og jeg håber ikke, det er med vilje, at visse ting er udeladt, for af samme arbejdsudvalg gøres opmærksom på, at et 2-sporet tunnelfærganlæg ikke kan påregnes at have kapacitet længere end til år 2000, og det fremgår ikke af notatet. Så skrives der videre her, at det kan blive nødvendigt enten at bygge en vejbro eller anlægge endnu en 2-sporet tunnelfærg. Endvidere at samme arbejdsudvalg antager, at en eventuel Samsølinje kun i begrænset omfang vil kunne aflaste Storebæltsforbindelsen.

Som en konklusion siger arbejdsudvalget — det står i bind I, side 92:

„Ved en sammenligning må det tages i betragtning, at et tunnelfærganlæg næppe kan give en så tilfredsstillende trafikbetjening som en broforbindelse.“

Jeg mener, at de ting også skal med. Når det ene citeres, skal det andet naturligvis også med.

Jeg kan i øvrigt ikke lade være med at sige, at der især i Jylland efter min mening knytter sig mange misforståelser til den såkaldte Samsølinje. Hvad angår de beregnede rejsetider, vil faktisk hele Jylland fra Randers og nordpå ikke have nogen særlig tidsgevinst ved den foreslåede forbindelse. Jeg har ikke hermed afvist en Samsølinje, men det er et anlæg, som så afgjort godt kan vente et godt stykke tid endnu. Jeg er selvfølgelig udmærket klar over, at en sådan betragtning ikke er særlig populær, i alle tilfælde ikke i den egn, hvor jeg selv er valgt, men det geografiske i forbindelse med vore valgkredse må i den større sammenhæng ikke spille nogen rolle, og jeg håber heller ikke, det har gjort det for ministeren med hensyn til Hammelprojektet og nu Samsølinjen.

[Holmberg.]

Ministeren foreslår, at der bliver opkrævet overførselsafgift på de to foreslåede forbindelser. Det fornuftige i en sådan afgift, i alle tilfælde hvis den bliver stor, kan der nok sættes et spørgsmålstegn ved. Hvis det nedsætter brugen, bliver investering i disse anlæg mindre rentabel. Men jeg erkender, at hvis f. eks. Store-Bæltsoverfarten blev fri for afgifter, er det muligt, at der vil ske en forvridding af trafikken, da vi ved, at Kattegatruterne ikke kan sejle uden afgift.

Det er, ligesom vi kan læse i alt fald imellem linjerne, at det skal være DSB, der skal administrere begge forbindelser. Jeg kan udmærket godt forstå, at DSB kan være interesseret i det, for de ville på den måde reelt få monopol. Vi ønsker da DSB alt muligt godt, men det må dog erkendes, at selv i øjeblikket er deres takstpolitik på Store-Bælt ret så hårdhændet. Ingen vil i dag bestride det rigtige i, at DSB skal have fast forbindelse på Store-Bælt, hvad enten det bliver bro eller tunnel. Men der er alligevel grund til at gøre opmærksom på, når vi har trafikdebat, at det er ikke banernes skyld, at netop transportarbejdet her i Danmark har tabt andel, for de har på mange måder været dygtige, men det er udviklingen, som ingen kan ændre, selv med en anden takstpolitik, som efter min mening ville være forkert. DSB har afgjort tabt andel, og vi kan læse i det materiale, der er tilgængeligt for os, at DSB har ca. 10 pct. af trafikken, medens landevejene har ca. 90 pct. Endvidere kan vi se af statistikken, at hele stigningen i landværts transportarbejde i de sidste 20 år er tilfaldet lastvognene. Jeg mener ikke, det skal uddybes nærmere her, men kun nævnes, at DSB kun har 10 pct. af trafikken. Samtidig må vi konstatere et underskud på ca. 500 mill. kr. Der kunne måske være grundlag for, at vi engang ved en senere lejlighed også kunne drøfte den form for trafik her i Danmark. Vi har, som jeg sagde før, trafikdebat, og så mener jeg, det er relevant også at komme med denne bemærkning.

Til sidst kun dette, at trafikministeren og med ham sikkert andre her i salen åbenbart mener, at det vil være rigtigt med to forbindelser, som jeg nævnte: tunnel under Store-Bælt, hvor tog skal køre bilerne over, og til en pris på ca. 2 milliarder kr. Endvidere

Samsø landfast med Jylland, hvor prisen som nævnt er ca. 1 milliard kr., og så færge fra Samsø til Sjælland. Jeg er overbevist om, at vi er mange her i folketinget, der mener, at det er to halve løsninger, som tilsammen ikke kan give en hel og ordentlig løsning. Den samfundsøkonomisk rigtige løsning er vi mange der mener må være en 6-sporet vejbro og en 2-sporet jernbaneforbindelse over Store-Bælt.

Birthe Weiss: Der er vist ingen grund til at fortie, at der kan være en god del lokal egoisme med i spillet, når politikere drøfter de store trafikinvesteringer. For eksempel har det næppe overrasket nogen, at fynboerne og sydsjællænderne har haft svært ved at få øje på andre løsninger til en øst-vest forbindelse end en kombineret vej- og togforbindelse over Store-Bælt, og det er nok lige så oplagt, at en stor del af Jylland og Nordvestsjælland er nok så begejstret for en Samsølinje. Men når det er sagt, må man samtidig konstatere, at der ud fra et samfundsmæssigt helhedssyn er al mulig grund til at prioritere Samsølinjen højt, og jeg skal måske lige føje til Samsølinjen set i sammenhæng med en tunnelforbindelse for tog over Store-Bælt.

Grundene er gode, og vi kan i den forbindelse ikke spille tid på at diskutere snævre lokalinteresser. Først det meget konkrete, nemlig vejlængderne. Nord for linjen Vejle-Esbjerg vil der være kørselsbesparelser, som omregnet i tid og penge er meget væsentlige. F. eks. kan man nævne, at der fra København til Samsølinjens begyndelse på den østjyske kyst er 143 km, hvilket svarer til afstanden København-Odense. Med det som udgangspunkt er det kun et spørgsmål om simpel hovedregning at dokumentere besparelserne: f. eks. 153 km på ruten Århus-Kalundborg, 115 km på ruten Århus-København og så fremdeles.

Sammenfattende kan man sige, at Samsølinjen vil være den hurtigste og billigste løsning for ca. 60 pct. af befolkningen både i forhold til Storebæltsfærger og i forhold til en fast forbindelse til Fyn. Halvdelen af resten af befolkningen vil få nogenlunde lige langt over Store-Bælt og Samsø Bælt.

Når jeg nævner de tal, er det kun for at illustrere, at den ofte gentagne og derfor delvis accepterede påstand om, at den kom-

[Birte Weiss.]

binerede bil- og togforbindelse til Fyn vil være den økonomisk mest forsvarlige løsning, ikke er holdbar. Derfor var det glædeligt, at trafikministeren i sin redegørelse her i dag dementerede den påstand, både med hensyn til anlægsudgifter og den pris, som den enkelte må betale for at komme fra den ene landsdel til den anden. I øvrigt må man ikke glemme, at vi for de penge, som en kombineret Storebæltsforbindelse koster, kan få både en Samsøforbindelse og en jernbanetunnel til Fyn.

Et af de andre væsentlige perspektiver ved Samsølinjen er den betydning, den vil få for egnsudviklingen. Nordjylland, Vestjylland og Midtjylland, som jo har store problemer i så henseende, vil få væsentligt kortere til København. Med den egnsudviklingspolitik, som vi fører her i landet, er det vigtigt, at de svage områder får den kortest mulige vej til de industrimæssige kraftcentre. Nordvestsjælland har i øvrigt også store vanskeligheder i så henseende, det er vanskeligt at skabe en tilstrækkelig industriudvikling i det område, og også her vil Samsølinjen være en stor hjælp.

Et sidste, men ikke mindre væsentligt træk ved ministerens redegørelse er, at den viser en nyorientering i forhold til den tidligere så tilbedte bilisme. Det betyder en højere prioritering af den kollektive trafik, hvilket utvivlsomt vil være i overensstemmelse med de kommende årtiers forbrugerønsker. Det er svært at forestille sig, at det med gode, bekvemme og først og fremmest hyppige offentlige transportmuligheder stadig væk vil blive betragtet som det eneste attraktive at race ud ad landevejen i hver sin forurenende blikdåse. Det vil sige, at jeg er ganske uenig med hr. Holmberg i, at man ikke kan ændre den udvikling. Dertil kan man også sige, at hvis vi erkender, at vi ikke kan ændre en udvikling, så har man i og for sig overflødiggjort politikerne. Trafikministerens forslag er med andre ord udtryk for noget, som ifølge skeptikere alt for sjældent er tilfældet her i tinget: det passer nem-

lig ikke bare til den aktuelle situation, men tager også den langsigtede udvikling med i betragtning.

Søgaard: Jeg forstår, at det er ministerens personlige opfattelse, at i spørgsmålet bro kontra tunnelforbindelse over Store-Bælt vil ministeren, foreløbig i hvert fald, sagen er jo ikke afklaret, foretrække en tunnelforbindelse. Nu lyder det selvfølgelig meget rationelt, at man sådan kan sluse de flest mulige mennesker gennem sådan et rør enten via en normal togforbindelse, hvor man sætter sig ind i et tog og kører, eller ved at bilen på en terminal bliver sat ind i et tilsvarende tog. Det lyder for mig meget rationelt, og det er vel noget af det, som man måske fremover på andre måder skal satse på, men ét er at have visioner for fremtidens transportsystemer, noget andet er, at livet på mangfoldige måder naturligvis ændrer sig, men ikke sådan lader sig sluse ind i et bestemt rørsystem, og derefter haver alle sig at rette. Jeg tror, at vi i mange år fremover vil opleve, at mange naturligt ønsker at bruge deres egen bil til personlig transport, mens andre foretrækker de mere kollektive midler som tog, busser osv., og selv om et nyt transportsystem allerede på nuværende tidspunkt begynder så småt at aftegne sig for fremtiden, vil vi sikkert i mange år endnu skulle tilrettelægge, jeg havde nær sagt det mest mulig liberale transportsystem i Danmark. Jeg tror, at ministerens opfattelse med hensyn til en tunnel under Store-Bælt desværre, hvis den bliver udformet i en anlægslov, allerede fra starten vil begrænse de efter min opfattelse meget liberale eller fleksible transportmuligheder, vi har behov for i en meget, meget lang årrække herhjemme endnu. Hertil kommer, at et sådant transportsystem gennem en tunnelforbindelse ikke bare vil ramme, skal vi sige den private bil-drift, men i meget høj grad også de forskellige former for kollektiv transport, som man måske kunne ønske sig at få med i samme køb. Derfor er det efter min mening kun en halv løsning, hvis ministeren til sin tid frem-

[Sogaard.]

sætter et forslag til anlægslov, som går på en tunnelforbindelse under Store-Bælt.

Jeg forstår, at ministeren måske mener, at han hermed kan komme Samsøforbindelsens ophavsmænd i møde, og jeg forstår da udmærket godt, at han måske vil prøve at dele sol og vind lige, men som det er sagt her nogle gange, så tror jeg, man kommer til at vælge på dette område. Jeg tror ikke på to halve løsninger på denne måde. Jeg skal helt se bort fra, at der kan tales meget om kilometerfaktorer i denne forbindelse. Det er rigtigt, at hvis man ser på kilometerfaktorerne, er der mange i Jylland, der vil nyde godt af Samsølinjen, men skal man se på tidsfaktoren, er billedet straks et andet, som taler noget mere til fordel for en kombineret vej-jernbanebro over Store-Bælt. Jeg beder ministeren tage det, jeg her har sagt, med ind i sin overvejelse.

Jeg vil ydermere sige, at hvis man forestiller sig, at man kan løse Saltholmproblemet inden Storebæltsproblemet, vil man nok komme til at opleve den situation, at flyvepladsen på Saltholm simpelt hen vil medføre, at der simpelt hen vil blive stillet krav om sydlige broforbindelser; jeg tænker her først og fremmest på de sydlige med hensyn til Rødby-Femernruten, og ikke mindst hvis vi kommer i EF, vil disse krav blive forstærket, således at man simpelt hen ikke vil få muligheder for at placere andre større projekter af transportmæssig karakter i Danmark i en meget, meget lang årække. Når man til sin tid vil fremsætte forslag til anlægslov på dette område, vil jeg derfor bede ministeren om virkelig alvorligt at overveje, om ikke den kombinerede vej- og jernbanebro over Store-Bælt er den rigtige løsning.

Dagmar Andreassen: Da vi havde trafikdebatt i januar 1969, skete der det samme, som der er sket i dag, at alle partiernes ordførere giver udtryk for, at det ville være en fordel, hvis vi havde en bro over Store-Bælt. Det eneste, der skiller, er tidspunktet, hvornår vi skal have den. Det, der undrede mig dengang, og som jeg stadig væk undrer mig over, er, at når man har den indstilling, hvorfor tillader man så, at DSB fører den takstpolitik på Store-Bælt, som de gør. Barrieren, hindringen, på Store-Bælt er jo i

langt højere grad af økonomisk art, end den er en tidsmæssig faktor, og når det nu kniber med penge til den store investering på det tidspunkt, hvor vi egentlig gerne ville have den, så kunne vi få en hel del af fordelene ved en bro ved at sætte taksterne ned til det, det reelt koster at overføre bilerne på Store-Bælt.

Når hr. Horn siger, at al snak om toldgrænse er pølsesnak, må der vist være visse ting, hr. Horn ikke har bemærket. De gange, jeg har hørt udtrykket „toldgrænse“ benyttet, og hvor jeg selv har benyttet det, har det ikke gået på, at man tog penge for overførslerne, men på, at man tog et højere beløb, end det egentlig kunne forsvares ud fra omkostningerne ved overførslen, og jeg tror, at der er meget få, der virkelig for alvor tør benægte, at der ikke for overførsler af biler på Store-Bælt er tale om en overpris.

Selvfølgelig er der ingen af os, der kan sige, hvor stor den er, for vi kan ikke få et ordentligt regnskab fra DSB, men vi kan i hvert fald se, at overførslerne er meget dyrere pr. lastbil end pr. godsvogn, og vi kan også se, at på DSBs rute på Fynshav, som har samme længde som Store-Bælt, er taksterne ca. det halve. Vi kan også se, at Kattegatruterne, som ejes af private selskaber, har en takst, der ca. svarer til Store-Bælts til trods for en sejltid, der er næsten tre gange så lang. Og når jeg snakker om godstransporten, vil jeg da ikke undlade at bemærke, at taksterne for personbilerne er endnu mere grelle, og at det selvfølgelig også er med til at skille Danmark dér, hvor det faktisk burde hæftes sammen.

Nu ved jeg godt, at når man bor på Fyn og har megen forbindelse med trafikken på Store-Bælt, bliver man meget ofte beskyldt for, at ens synspunkter er farvede. Jeg vil derfor gerne læse op, hvad monopoltilsynet har skrevet i en skrivelse til ministeriet for offentlige arbejder den 18. august 1971 — det er altså i en større redegørelse om hele problematikken i forbindelse med, at DSB ville have lov til at sætte taksterne op sidste efterår og for øvrigt også fik det trods advarsler fra monopoltilsynet:

„Endelig kan nævnes, at det forelagte forslag til forhøjelser ikke fjerner den toldgrænse, som Store-Bælt i medfør af statsbanernes takstpolitik i realiteten

[Dagmar Andreassen.]

udgør. Forslaget gør heller ikke diskriminationen mod andre transportarter mindre, tværtimod. En prisstigningstendens vil, uanset på hvilken side af Bæltet den har sit udspring, blive forstærket ved varernes passage af Bæltet, når denne finder sted i lastbiler. Det skal i tilknytning her til bemærkes, at forslaget til forhøjelse ej heller indebærer en fjernelse af den forskel, der består mellem taksterne på Bæltet og på andre overfarter.“

Dette var monopoltilsynets redegørelse, og hvis folketinget og regeringen virkelig vil tage konsekvenserne af, at man gerne vil have Danmark hægtet sammen, så sætter man priserne ned på Store-Bælt i morgen.

Alsing Andersen: Det har selvfølgelig været en glæde for mig i dag at høre, at samtlige ordførere også har behandlet problemerne omkring København, så måske skulle det ikke være nødvendigt at sige mere om det, men jeg synes nok, at de faldne bemærkninger kræver en kommentar.

Hr. Bilgrav-Nielsen havde ikke mange pæne bemærkninger tilovers for det, der laves i København af Københavns kommune, og især havde han nogle hårde bemærkninger om det, der hedder udbygningen på Vestamager. Det er rigtigt, at dette er en københavnsk idé, og så kan man selvfølgelig kritisere den derudfra, men det må også siges i denne forbindelse, synes jeg, for at man kan vurdere både hr. Bilgrav-Nielsens bemærkninger og sagen som helhed, at en udbygning af Vestamager også indgår som et meget vigtigt led i egnsplanrådets regionplanlægning, som regner med opførelse af 25.000 lejligheder på Vestamager; så jeg tror ikke, at den idé har været helt så tosset, som man måske kunne få indtryk af. Skal brikkerne falde på plads i en egnsplanlægning eller en regionplanlægning i hele det storkøbenhavnske område, forudsætter det en udbygning af Vestamager.

Hr. Bilgrav-Nielsen sagde endvidere, at både Godsbanering og Søring nu måtte droppes, og hr. Arne Larsen sagde tilsvarende, at nu måtte vi have et fuldt stop for motorveje i København. Som nyvalgt her fristes jeg til at sige, at de to ordførere og deres partier måske burde have tænkt nær-

mere over dette for nogle år siden, da dette ting vedtog lovene om netop disse projekter.

Situationen i dag er jo den, at folketinget har påtvunget København disse store motorvejsprojekter, indføringen af Lyngbyvejen, der går med ca. 7 km gennem Københavns kommune og ender blindt, og indføringen af Hareskovlinjen, der også går ca. 7-8 km gennem Københavns kommune og ender blindt. København accepterede i sin tid, at disse motorveje blev bygget, fordi forudsætningen dengang var, at der skulle være én eller to ringgader til at forbinde disse indføringer, således at Københavns indre bydele, Citydelen eller middelalderbyen, kunne blive skånet for den biltrafik, der ellers bliver trukket ind ad disse radiale motorgader.

Den tidligere regering stoppede disse ringgader og satsede delvis på en ydre ring. Hvorvidt denne nu kommer eller ikke, bliver et spørgsmål, der skal afgøres senere hen, men lad mig sige, at hvis vi nu, som hr. Bilgrav-Nielsen og delvis hr. Arne Larsen var inde på, dropper Søringen og forsøger at satse på en ydre Godsbanering, så får vi stadig det problem liggende, at vi får et 3-4 km stykke Lyngbyvej og et 4 km stykke Hareskovvej, som ganske simpelt er bygget til ingen nytte; det kan kun blive til skade for trafikken i den indre del af København.

Jeg fristes også til at sige, at de radikale, der i hvert fald for nogle måneder siden var så interesseret i at sætte tal på alle projekter, også burde sætte tal på de tab, som både staten og Københavns kommune lider ved, at man ikke fuldfører de projekter, som dette ting oprindeligt har godkendt, og som man har arbejdet efter i mange år.

Hr. Arne Larsen slog et stort slag for udbygningen af den kollektive trafik i Københavnsområdet og inkluderede dér — og det siger jeg tak for — også Citybanen, og på dette punkt var også hr. Stæhr Johansen stærkt velvilligt indstillet, hvad vi selvfølgelig kun kan være glade for. Men situationen er i øjeblikket den, at den kollektive trafik ikke kan løses i Københavnsområdet, medmindre vi får en løsning på de halvfærdiggjorte motorvejsprojekter. Hvis vi ikke får færdiggjort disse motorvejsprojekter, vil det blot betyde, at vi har disse to spydspidser af motorveje fra Nordsjælland ind mod Kø-

[Alsing Andersen.]

benhavns centrum. Der ender de blindt, men har lokket en masse biltrafik ind til byens kerne, først og fremmest til brokvartererne Nørrebro, Vesterbro og Østerbro, hvis gader i forvejen er alt for overbelastet med lokaltrafik. Skal vi nu have denne motorvejstrafik ført ind dér og spredt ud i alle disse smågader, så gad jeg vidst, hvad der bliver tilbage af kollektiv trafik i Københavns gadenet. Busserne vil ganske simpelt ikke kunne komme igennem byen, hvis denne trafik får lov til at køre, som det altså nu ser ud til at den skal.

Vi må have en afvejning af, hvad kollektiv trafik og individuel trafik egentlig er, hvordan de skal bygges op, hvordan de fungerer i forhold til hinanden, og samfundsøkonomiske beregninger over plusser og minusser derved. Det ene kan ikke udelukke det andet. Også den kollektive trafik kræver motorgader. Kollektiv trafik er jo ikke udelukkende den skinnebårne trafik. Kollektiv trafik er bl. a. også busser, når vi snakker persontransport. I bytrafikken er det i høj grad busser, og busser kræver motorgadeanlæg, dels for sig selv, dels for at få trukket den individuelle trafik væk fra de beboelseskvarterer i byen, som skal betjenes af busserne. Derfor var jeg meget glad for at høre ministerens bemærkninger om, at man ikke blot kan bruge begrebet kollektiv trafik som et slagord eller som noget, der løser alle problemer. Kollektiv trafik rummer mange, mange problemer; hvori også indgår udbygning af gadenettet. Jeg var som sagt meget glad for at høre ministeren sige — og jeg tror, det er første gang, det er blevet sagt så officielt — at begrebet kollektiv trafik omfatter mange, mange forskellige ting, som vi vist ikke endnu har analyseret til bunds. Jeg ser med glæde hen til, at vi kan få en nærmere debat og analyse af disse problemer i folketingets trafikudvalg.

Niels Ravn: Det lyder meget besnærende, når ministeren og adskillige andre med ham forsøger at foregøgle befolkningen, at man for de samme midler ved en anden planlægning kan få såvel en fast forbindelse ved Store-Bælt som den såkaldte Samsølinje. Det er naturligvis til en vis grad rigtigt, men vi må også se, hvad vi får for pengene. I stedet for den kombinerede vej- og jernba-

nebro ved Store-Bælt får vi en tunnelforbindelse udelukkende for banedrift. Jeg skal ikke kommentere det, men kun sætte en streg under det, mit partis ordfører, hr. Stæhr Johansen, har sagt i så henseende. Jeg er 100 pct. enig i det. Jeg vil også gerne henvise til hr. Søgaards udtalelser, der var som talt ud af mit hjerte.

Hr. Guldberg sagde i formiddags, at tiden var løbet fra dem, der fortsat talte om en vejforbindelse over Store-Bælt. Jeg vil omskrive det og sige, at jeg tror, tiden er løbet fra dem, der ikke vil erkende, at bilen er et transportmiddel, der er kommet for at blive, og at der stadig væk vil blive flere biler. Derfor vil behovet for forbindelseslinjer mellem landsdelene også med hensyn til biltransport fortsat være stigende. Det viser alle de prognoser, vi kender indtil dato. Derfor vil en fast forbindelse ved Store-Bælt uden en samtidig vejforbindelse efter min mening være en fuldkommen anakronisme.

Vi ved, at vi kan få denne forbindelse for ca. 3 milliarder kr. i 1971-priser. Så lyder det meget besnærende, når ministeren siger: ja men ved at nøjes med tunnelforbindelsen og en baneforbindelse kan vi spare ca. en milliard kroner, når vi regner udgifterne til terminalanlæg i land med osv. Denne milliard vil ministeren så bruge til den såkaldte Samsølinje. Ja vel, men hvad er det for en Samsølinje, vi får for denne milliard? Vi får gjort Samsø landfast med Jylland; og så kan vi flytte Storebæltsforbindelsen op mellem Sjælland og Samsø. Det må så være deres mening, der taler for denne linje, at vi på et eller andet tidspunkt også her skal have en fast forbindelse, enten i bro eller tunnel; der i dimensioner er nogenlunde lig med den anden Storebæltsforbindelse. Det er det, man overser, når man taler om Samsølinjen.

Hvis man har disse milliarder yderligere i lommen i de nærmeste årtier, kan man tale om disse to ting. Men man har ikke disse milliarder. Den økonomiske situation i dag tyder ikke på, at vi har dem, og perspektivplanen giver ej heller udsigt til, at vi vil få dem. Vi vil altså i meget lang tid frem; så langt vi vel kan skue i dag; ganske vist kunne få gjort Samsø landfast med Jylland, men på stykket fra Samsø til Sjælland, der stort set svarer til den nuværende Storebæltsforbindelse, må vi beholde færgerne. Så

[Niels Ravn.]

får vi naturligvis fortsat anvendt vore færger ved Store-Bælt, men det er også det eneste plus, jeg kan se ved denne løsning.

Ministerens tankegang vil give os to halve løsninger, som vi i de kommende årtier bittert vil fortryde at vi har givet os ind på. Nej, lad os nu samle os om den hele løsning ved Store-Bælt, både for vej- og jernbanetrafik, der alene vil være i stand til at sammenknytte samtlige danske landsdele. På et senere tidspunkt, når råd haves dertil, kan vi da udmærket overveje en forbindelse, der måske går over Samsø — hvad ved jeg? Men det, vi i dag har behov for, er at samle os om løsningen af det, der virkelig kan løse et stort trafikalt problem, være værdifuldt for det samlede danske erhvervsliv og være værdifuldt for en harmonisk strukturel udvikling af det danske samfund på begge sider af Store-Bælt. Derfor vil jeg meget varmt anbefale, at vi samler os om denne hele løsning, udskyder de to halve løsninger og så ser tiden an med hensyn til, om vi også kan få råd til den anden til sin tid.

Lennart Larson: Mange debatter her i folketinget har drejet sig om de store trafikmæssige investeringer, og hvor nødvendigt det er, at vi får en fast prioritering af disse store og for Danmark vigtige opgaver. Ministerens redegørelse over for tinget og ordførernes har i dag understreget dette. Det er naturligt for mig at deltage i denne debat, både som medlem af tinget, og fordi vi, der bor vest for Store-Bælt i vor hverdag, ønsker, at Danmark bliver knyttet tættere sammen på tværs i én øst-vest forbindelse. Det er nødvendigt at betragte prioriteringen af de store trafikinvesteringer ud fra en helhedsbetragtning, både når det gælder de befolkningmæssige, samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske problemer og vor tilknytning til det Europa, vi er med i, både uden for og inden for EF.

Debatten har vist, at de opgaver, der trænger sig mest på, og det med rette, er en øst-vest forbindelse og udbygningen af Saltholm, og herom havde det vel været muligt for folketinget at træffe en klar beslutning, såfremt forslaget om at flytte 1 milliard kr. fra Storebæltsbroen til Samsørutén ikke havde været med inde i billedet. Men den energi, hvormed trafikministeren har kastet

sig ud i en løsning af øst-vest problematikken med en halv løsning ved Samsø og en anden halv løsning med togtunnel ved Store-Bælt, har vel forvirret både tingets medlemmer og i særdeleshed befolkningen og sat et stort spørgsmålstegn ved, om vi i folketinget vil være i stand til at løse de opgaver, vi er sat til at løse.

Jeg skal ikke komme ind på de ulemper, der er ved Samsølinjen, men skal her henholde mig til, hvad hr. Holmberg har sagt, nemlig at konklusionen må være, at vi lader milliarder ligge ved Store-Bælt og får den broforbindelse, der er nødvendig, og som samtidig må være et nødvendigt led i udbygningen af Saltholm. Meningen med at bygge Saltholm er jo, foruden de argumenter, der allerede er nævnt, at Danmark skal bevare og udbygge den stilling, vi har i Europa som „The gateway to Europe“ med alle de fordele, det har betydet og fremover vil betyde.

Det er vel umuligt at opgøre alle de fordele for vor intereuropæiske og internationale betydning, det har betydet, at København har opnået denne placering. Erhvervsøkonomisk har det været til umådelig gavn for vort land med en række indtægtskilder, som er vokset i takt med den stigende trafik. Her tænker jeg ikke alene på direkte trafikindtægter, men i særdeleshed på den kendsgerning, at vi i forhold til vor størrelse har den store udenrigsomsætning, der er af vital interesse for vort samfunds indtægter. Det vil igen sige, at en investering i udbygning af Københavns lufthavn vil blive fulgt op af nye indtægter til erhvervslivet og dermed en forbedret økonomi for hele vort samfund. Ydermere vil jeg pege på den kendsgerning, hr. Guldberg i sin ordførertale har været inde på, nemlig at den milliard, der ellers skulle investeres i Kastrup, ville det være rimeligere at bruge til udbygningen af Saltholm. Jeg må derfor sige, at bygningen af Saltholm vil være et naturligt led i en fornuftig investering og derfor kan betragtes som nødvendig uden for den egentlige prioritering af trafikopgaverne. Ud fra denne forudsætning må det være vor opgave at prioritere de øvrige trafikopgaver, og her er det min overbevisning, at Storebæltsbroen må have førsteprioritet af de årsager, hr. Holmberg og jeg selv tidligere har nævnt.

[Lennart Larson.]

Konklusionen skal derfor være: lad den ene milliard ligge ved Store-Bælt og byg den bro, lad den anden milliard flytte fra Kastrup til Saltholm, og lad os så se at komme i gang og lade de mange ord blive til handling.

Gorrson: Jeg vil erklære mig enig i det af hr. Søgaard tidligere her fremførte og dernæst spørge ministeren: går det langsigtede perspektiv ved etableringen af en fast forbindelse over Store-Bælt ikke ud på, at der ikke alene bør skabes en hurtigere forbindelse mellem Østdanmark og Vestdanmark, men også en nærmere kontakt mellem dele af vor hyggelige nabostat og Østdanmark, navnlig når anlæggene af motorvejene i løbet af en årrække er gennemført?

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Hr. Arne Larsen og hr. Bilgrav-Nielsen beskæftigede sig i deres indlæg med, om redegørelsen fra trafikministeren havde levet op til besvarelsen af det spørgsmål, der var stillet i forespørgslen. Hr. Bilgrav-Nielsen gav ikke redegørelsen nogen særlig høj karakter. Hr. Arne Larsen var mere velvillig, idet han alene understregede det negative, at den næppe var til guldmedalje. Men der er jo andre former for medaljer, og med mange af de synspunkter, der skal sammenfattes, og med de forligsforsøg, som skal gøres, vil jeg også godt for en række af løsningerne stræbe mod sølvet. Kan vi nå bronzen på andre områder, er det efter de faldne bemærkninger og særlig ordførernes udtalelser måske heller ikke så dårligt.

For lige at trække det frem vil jeg dog trods alt synes, der er opnået en betydelig grad af enighed i debatten. Det bliver dermed også en vurdering af, at debatten i hvert fald på de områder har været særdeles nyttig.

Først kan vi se på hele finansieringsproblematikken. Der er tilkendegivet bred enighed om, at de store anlæg skal finansieres ved lånoptagning og fortrinsvis udenlandsk lånoptagning. Der er kun fra et enkelt parti taget afstand fra, at staten skal være den dominerende i det selskab, der skal forestå lånoptagningen, projekteringen og anlægget af de pågældende trafikprojekter.

Der er fra vistnok samtlige sider, for-

mentlig med undtagelse af fru Dagmar Andreassen, også tilkendegivet enighed om, at disse projekter skal afgiftsbelægges, og hermed har vi egentlig et ganske godt udgangspunkt for den prioriteringsdebat, som meget naturligt kan flyde af denne konklusion. Det, der var et af udgangspunkterne i P-planen, og som hr. Bilgrav-Nielsen gjorde meget ud af, var jo, at man var nødt til at begrænse ikke mindst den offentlige anlægsvirksomhed for ikke at nå op på af de samlede indkomster at skulle inddrage til statskassen et beløb, som inden 1985 ville overstige 60 pct. Men hvad er det, vi har gjort for disse trafikinvesteringer? Vi har trukket dem ud af denne skattemæssige problematik. En gennemførelse af dem vil ikke påvirke trækprocenten med én eneste promille. De vil simpelt hen blive finansieret, ikke over skattebilletten, men af brugerne, af benytterne. Hvis man har set på de tal, som jeg har oplyst trafikudvalgets medlemmer om i forbindelse med takstfastsættelsen, på et sådant grundlag, at det blot skal dække kostprisen, hvilket vil sige til afskrivning og forrentning og de almindelige driftsudgifter, vil man vide, at vi kommer ned på takster af en overordentlig lav størrelse og i hvert fald takster, der, som det er blevet nævnt, ligger væsentligt lavere end dem, vi opererer med i dag. Hr. Bilgrav-Nielsen og andre skylder derfor en nærmere forklaring på, hvorledes man egentlig vil anvende P-planen i denne forbindelse, og hvorledes man vil tage hele den prioriteringsdebat, som ligger i P-planen, op i denne forbindelse.

Som jeg allerede sagde i min første redegørelse, adskiller disse projekter sig fra de øvrige, vi normalt diskuterer, derved, at de er indtægtsgivende, at de helt finansieres uden om skattebilletten, og at de ud fra både en privatøkonomisk og en samfundøkonomisk betragtning er endog særdeles rentable.

Det næste spørgsmål, som har været gennemgående i debatten, har været spørgsmålet om samtidighed. Det er bekræftet af mange ordførere, ikke mindst af hr. Guldborg, at man i P-planen eller i hvert fald i hvidbogen, udarbejdet i den tidligere regerings tid, i virkeligheden har opereret med samtidighed. Heroverfor siger hr. Bilgrav-Nielsen, at det kan i og for sig ikke bestri-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

des, men arbejdsgruppen er bagefter kommet med et par betragtninger om, at disse projekter ikke kan udføres samtidig og i hvert fald ikke alle inden for denne 15-årige periode. Men det ændrer ikke den kendsgerning, at man opererer med samtidighed, og at det princip, som jeg har tilkendegivet på regeringens vegne mange gange, i og for sig ikke på nogen måde strider imod det, den tidligere regering i sin trafikale hvidbog har givet udtryk for.

Så kommer spørgsmålet om tidspunktet for igangsættelsen. Der tilkendegav jeg ganske klart i min tale, at der er en forskel, idet den nuværende regering har tilkendegivet, at den rykker projekteringstidspunkt og anlægstidspunkt frem i forhold til, hvad den tidligere regering havde til hensigt. Det gør vi ud fra det synspunkt, at man ikke kan diskutere dette her i den almindelige skatteprioriteringsdiskussion, fordi det ikke hænger sammen hermed. Hvis man vil tage en ressourcebeslæggelsesdiskussion, har jeg til udvalget oplyst, at ikke mindst ressourcerne af arbejdskraft er af en så overkommelig størrelse takket være den stadig stigende mekanisering, at arbejdskraftproblemet ikke vil være noget alvorligt dominerende problem, i hvilken forbindelse jeg gerne vil henvise til den henvendelse, der er kommet senest fra skibsværftarbejderne om, at man meget gerne på de store skibsværfter kunne ønske at blive inddraget i disse projekter på et tidspunkt, hvor det kan være nok så vanskeligt at få ordrer hjem til en mere traditionel produktion på skibsværfterne.

Det har været nogle af de mere gennemgående træk i debatten, jeg her har omtalt. Jeg skal ikke benytte lejligheden til, som visse har gjort, at polemisere lidt om klarhed eller ikke klarhed i det oplæg, regeringen er kommet med. Vi vinder i hvert tilfælde ikke noget ved at sammenligne klarheden i dette oplæg med, hvad den tidligere regering kunne have præsteret, hvis den havde fortsat.

Hvis vi ser på, hvad de konservative forlenede med førsteprioritet, er det ganske klart, at praktisk taget hele gruppen gik ind for Store-Bælt. Der blev ikke taget reservationer hos venstre om, at hele gruppen gik ind for, at Saltholm skulle først. De radikale ville helst skyde det hele ud, men skulle

man endelig komme i gang med et af projekterne i dette årti, lå Store-Bælt nærmest. Det er vist en levende illustration af, at havde den tidligere regering fortsat, havde den nok haft visse vanskeligheder med at fremkomme med en prioritering.

Jeg ved ikke, om vi yderligere skal udbyde det emne ved, at en række ordførere nu, som de har raslet med, vil fremkomme med dagsordensforslag, som yderligere vil eksponere den uenighed, der består imellem de tre borgerlige partier. Jeg mener definitivt ikke, det vil tjene noget formål. Uenigheden er i og for sig eksponeret ganske kraftigt, og jeg synes ikke, det andet tjener noget som helst formål. Det forskertser tværtimod nogle af de løsninger, som vi formentlig nok kunne være fælles om. Hvis man giver de undersøgelser tid til at blive færdige, som er igangsat, og som ikke kan accelerere hurtigere, uanset hvilken regering der sidder, vil anlægslovsforslagene fremkomme til efteråret, således som jeg har skitseret det.

Derimod vil jeg trække et andet udgangspunkt op og forsøge at hæfte en del af problematikken på dette tværgående tema. En række ordførere har beskæftiget sig med målsætningen for trafikpolitikken, og det synes jeg er et nok så frugtbart udgangspunkt. Jeg har tilkendegivet, at regeringen har det klare mål at kollektivisere transporten væsentligt stærkere, end det i dag er tilfældet. Vi mener ganske enkelt ikke af ressourcemæssige årsager, af forureningsmæssige årsager og ved en betragtning af dødsrisikoen og ulykkesrisikoen, når man sammenligner den kollektive transport og den individuelle transport, at vi kan fortsætte med en transportpolitik, som ikke tilgodeser den kollektive islet. Hr. Arne Larsen nævnte det samme synspunkt, men hr. Arne Larsens konklusioner var ikke i overensstemmelse med synspunktet, for hvis man virkelig lægger det kollektive synspunkt til grund, kan man ikke nedprioritere en Store-bæltsløsning.

Hermed kommer jeg ind på et andet gennemgående tema i debatten. Hr. Guldbergs væsentligste argumentation for at prioritere Saltholm øverst var, at man efter hr. Guldbergs opfattelse nok kunne vente med øst-vest forbindelserne, hvorimod det var overordentlig svært eller i hvert tilfælde overordentlig kostbart at vente med en udflytning

[Ministeren for offentlige arbejder.]

fra Kastrup til Saltholm. Jeg vil godt sætte et spørgsmålstegn ved, om man kan vente med øst-vest forbindelserne. For det første løber der en række omkostninger på i den tid, man venter, til færgemateriel og til ekstra bygning af veje, og hr. Guldberg ved jo lige så vel som jeg, at der kan være pres på nogle af de sjællandske veje, rettede sig mod de færgelejer, hvorfra Kattegatruterne mod Jylland udgår.

Dernæst kommer der et synspunkt ind, som vi nok har debatteret for lidt, nemlig hensynet til en af de stærkeste bærere af den kollektive trafik, nemlig statsbanerne. Synspunktet må her være det, at de danske statsbaner mere end noget andet i deres virksomhed er hæmmet af to flaskehalse. Den ene flaskehals gælder i relation til Sverige i HH-linjen; den anden flaskehals gælder i relation til Store-Bælt. Vi kan meget vel, hvis vi fortsat udskyder en fast forbindelse over Store-Bælt, komme i den situation, at statsbanernes underskud vokser så katastrofalt, fordi de ikke har rimelige og lige konkurrencemuligheder i forhold til den øvrige individuelle trafik, at stærkere og stærkere kritikere fortsat vil beskære DSBs aktivitet. Jeg skal ikke præcis holde hånden over DSB som sådan. Men jeg skal holde hånden over DSB som bærer af den kollektive trafik, for det er for sent at rette det op, hvis vi på et tidspunkt alle erkender nødvendigheden af den kollektive trafik, men ikke har nogen bærere eller nogen organisationer, som kan varetage den kollektive trafik.

Derfor forestiller jeg mig, at der i realiteten er præcis lige så store beløb på spil, hvis vi ikke én gang for alle bliver enige om her i folketinget at give den kollektive trafik og bærerne af den kollektive trafik, herunder særlig DSB, en chance. Chancen vil ligge i, at vi for en række af de mellemlange og lange distancer øger den kollektive transportmuligheds konkurrenceevne i forhold til den individuelle.

Jeg nævnte nogle tal, som egentlig ikke, uanset at de er ret lettilgængelige, er indgået særlig stærkt i debatten. Hvorfor taler de, der ønsker den store Storebæltsløsning med både bane og vej, så stærkt for denne løsning uden at tage i betragtning, at en del af biltrafikken, en del af den individuelle

trafik, naturnødvendigt vil overgå til banerne, når man kan komme fra København til Odense på 1½ time, fra København til Trekantområdet på 2 timer, fra København til Esbjerg og fra København til Århus på ca. 2½ time? Vi behøver ikke at snakke så meget om, hvor harmonisk en tunnelfærgeløsning vil være i forhold til motorvejene på Sjælland og på Fyn, for det, der vil ske, er, at en stor del af trafikken vil blive overført til det kollektive, ganske enkelt fordi det kollektive vil være uden konkurrence, både i forhold til den nuværende individuelle transport og andre kollektive transportformer, herunder en stor del af indenrigsflyvningen. Det er nok det, der er sagens realitet, og det vil sige, at de gener, man mener at kunne anføre i forbindelse med tunnelfærgerne — selv om jeg i og for sig anser disse gener for at være overordentlig beskedne, i det omfang de overhovedet er til stede — vil få betydning for et meget beskedent trafiktal, efterhånden som flere og flere vil foretrække den kollektive løsning, fordi den er uden for enhver form for konkurrence.

Spørgsmålet om København og de københavnske trafikforhold har været inddraget i billedet af en række talere. Udgangspunktet må her ligeledes være det, jeg var inde på indledningsvis, nemlig at vi må afvente den rapport, som er under udarbejdelse af DSB og vil være færdig til efteråret, og som indeholder en vurdering af, om den tunnel, der i dag er løv om, nemlig Citybanen fra 1965, har de rette linjeføringer, og om man skal forlange en række af de nuværende S-togslinjer og da hvilke. Men som jeg gjorde opmærksom på før, kan dette spørgsmål ikke stå alene, for vi ved — og hr. Støhr Johansen ved det bedst af alle — at før vi kan træffe disse beslutninger om nærtrafikken, løber vi ind i visse organisatoriske problemer, idet vi står med en lang række ejere. Det ved vi allerede i dag, og derfor kan vi lige så godt så hurtigt som muligt få de pågældende ejere af de kollektive transportmidler i København sat sammen om et bord med henblik på at få dannet Hovedstadens Trafikselskab, hvori de pågældende ejere bør indgå, hvor de pågældende ejere bør træffe disse beslutninger om de anlæg, jeg har nævnt, og hvor de pågældende ejere må deltage i driften, idet det nok er en illu-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sion at forestille sig, det ligefrem skulle blive et driftsregnskab med overskud. Det vil altså sige, at man må fordele driftsregnskabet underskud på de pågældende ejere i det forhold, hvori de går ind.

Vi ved alle sammen, at vi kommer til at stå over for disse organisatoriske problemer, der i relativt lang tid har været en hindring for at opnå en fornuftig løsning på de trafikale problemer i København, og derfor er der i tillid til et godt samarbejde med en række af de øvrige ejere, som fortrinsvis er kommunale, taget initiativ til at nå et resultat, hvorefter vi kan organisere nærtrafikken i København langt mere hensigtsmæssigt. Når dette foreligger, er vi nødt til at tage ind en række af de overvejelser, hr. Alsing Andersen nævnte om motorvejene, herunder det spørgsmål, der er blevet rejst i trafikudvalget, om der skal overflyttes midler, som er afsat til motorvejene i København og i Københavns omegn, til denne kollektive løsning.

Det kan være meget vanskeligt, som en række af talerne har været inde på, at forestille sig, at de samlede budgetter til trafikale formål udvides. Det vil sige, at vi i stort omfang, som hr. Bilgrav-Nielsen var inde på det, er nødt til at flytte om inden for de givne budgetter. Det vil da være et led i den politiske målsætning, jeg har tilkendegivet på regeringens vegne, at operere inden for de givne budgetter og om nødvendigt overflytte fra vejformål til mere kollektive formål. Jeg tænker her først og fremmest på en ordning af Københavns nærtrafik og de øvrige kollektive formål, som afspejles ved tunnelen fra Kastrup til Saltholm og på et eller andet tidspunkt jernbaneforbindelsen over Store-Bælt.

Jeg skal ikke i længden kommentere de indlæg, der kom uden for ordførernes række. En række af ordførerne var talsmænd for den store Storebæltsløsning. Jeg har tilkendegivet som min personlige opfattelse af denne løsning, at jeg ikke anser den for at være en ekstra milliard værd, når vi kan få

en tilfredsstillende kapacitet med den anden løsning, når vi får en overfartstid i de to løsninger, der kun afviger med ca. 5 minutter, og når vi står i den situation, at vi ved en fast forbindelse med bane over Store-Bælt i realiteten vil flytte en stor del af den biltrafik, vi snakker om, over til det kollektive.

Hertil kommer, at en Samsøforbindelse, når den realiseres, yderligere vil give en aflastning af et eventuelt bilpres på Store-Bælt. Uanset at vi ikke skal inddrage fugleflugtsprojektet i debatten — jeg er her enig i P-planen, som udskyder fugleflugtsprojektet til efterår 1985 — bliver vi også nok nødt til på et eller andet tidspunkt at tage stilling til dette projekt, der yderligere vil reducere bilpresset på Store-Bælt. Alt dette taler for, at man bør spare den ene milliard kr., særlig da det efter mit skøn er uden væsentlige gener.

Fru Dagmar Andreasen rejste spørgsmålet om takstpolitikken på Store-Bælt. Her vil jeg kun henvise til bemærkningerne fra før om, at jeg har fornemmet, at der af praktisk taget samtlige ordførere dækkende praktisk taget samtlige partier her i folketinget er tilkendegivet enighed om, at de projekter, vi snakker om her, skal afgiftsbelægges. Jeg skal ligeledes tilføje, at der efter de beregninger, jeg har nævnt i det trafikpolitiske udvalg, formentlig bliver tale om takster på væsentligt mere beskedent niveau, end det i dag er tilfældet.

Jeg har forsøgt med disse bemærkninger at trække frem og kommentere en række af de mere gennemgående temaer i debatten med henblik på måske at strukturere debatten en smule klarere, og jeg har forsøgt at sætte de enkelte projekter i relation til de målsætninger, jeg har tilkendegivet her, så denne klarhed i højere grad, end det hidtil har været tilfældet, kan præge den videre debat.

Horn: Man kan vel nok sige, at selv om vi ved meget om det, er der en række uklarheder efter de udtalelser, vi har hørt her.

[Hørn.]

Jeg lagde mærke til, at den konservative ordfører forsøgte på stadig væk at bilde befolkningen ind, at det konservative folkeparti står som den egentlige forkæmper for Store-Bælt. Jeg tror ikke, det behøver at siges mere; man har opdaget, at det er en udmærket sag at køre.

Må jeg så sige til hr. Stæhr Johansen, at jeg står ved det, jeg sagde den 16. februar 1969: i det øjeblik, der er behov for en forbindelse ud over den, vi skal lave over Store-Bælt på et eller andet tidspunkt, kan det udmærket blive Samsølinjen. Hvornår det bliver, skal jeg ikke udtale mig om, men det må være nogle år efter, at Storebæltsanlægget er taget i brug; uanset hvilken form det måtte få.

Så undgik vi naturligvis ikke, at DSB af folketingsmedlemmer fik nogle hak i tuden. Nu vil jeg gerne minde ærede medlemmer og det høje ting om, at da vi vedtog den nye lov om statsbanernes styrelse, foreholdt jeg tingets medlemmer, at det kunne ikke hjælpe at stemme for denne lov og sige til statsbanerne, at nu skal det køre, hvis vi, som har ansvaret for taksterne på statsbanerne, så bagefter står her og hegler ned på statsbanerne. Tror man virkelig, at personalet fra lederne og ned til den sidst antagne mand synes, det er en redelig behandling at få? Jeg synes, det er for dårligt. Vi ved, at det er os i dette ting, der bestemmer, hvordan taksterne skal være. Men ingen har haft mod til at stå op og sige: de takster må sænkes. Det er for ringe!

Hr. Stæhr Johansen og hr. Bilgrav-Nielsen var inde på dette slagord, som vi tit hører, om at nitte landet sammen, ligestille landsdelene. Det er jo også meget besnærende. Derved ligesom tilkendegiver man over for befolkningen, at der er ulige vilkår. Men da taksterne er de samme, enten man går fra øst til vest eller fra vest til øst, er erhvervslivet ligestillet på det punkt. Det er faktisk at putte blå i øjnene på folk at bilde dem ind, at den ene del af landet er dårligere stillet end den anden.

For øvrigt ville det interessere mig meget, om der var nogen, der kunne dokumentere, at en rimelig fornuftigt drevet erhvervsforretning i dette land, det være sig øst eller vest for Store-Bælt, har måttet gå ned eller haft store vanskeligheder på grund af taksterne.

Det kan i alt fald ikke være nogle, der bor vest for Store-Bælt. Jeg skal holde mig fra foreløbig at argumentere stærkere om dette. Jeg tror ikke, at nogen af de erhvervsdrivende, der bor på vestsiden, vil være bekendt at sige: vores vanskeligheder består i de takster. Jeg har aldrig hørt det. Jeg kender mange påståede eksempler, men jeg kender kun ét reelt eksempel, og det var et sjællandsk monopolfirma, som i kraft af også at kunne udnytte staten lidt måske spillede et spil, som skadede et fynsk firma.

Må jeg sige om problematikken med prioriteringen, som vi jo ikke når til enighed om — det skal være en personlig bemærkning — at jeg ved godt, at der er mange, der siger: hvordan tør en fynsk folketingsmand være enig med hr. Guldberg om, at vi bør have storlufthavnen først? Det tør han, fordi han var den første, som i Nordisk Råd rejste og mange gange i denne sal har rejst dette problem. Jeg vedstår, at det danske folk og Nordens folk tjener ved, at vi skaber den lufthavn. Herved skabes muligheder, som ikke kan skabes noget andet sted med den teknik, vi har til rådighed i form af fly. Jeg vil ikke vildlede befolkningen, heller ikke den fynske, og jeg er sikker på, at det fynske erhvervsliv nok skal klare sig, uanset om der skal sejles med færger eller man har fast forbindelse.

Hr. Bilgrav-Nielsen var inde på et andet problem, som jo er yderst interessant, men som der ikke er tid til at komme ind på her. Det er et af de store, hvordan man får pengene til at dække det hele. Jeg forstod det ærede medlem sådan, at hvis vi bruger pengene her, vil erhvervslivet komme til at mangle dem. Hvis vi tænker os, at vi skal investere flere milliarder i forureningsproblematikken, eller hvis vi tænker os, at de fredelige forhold fører til, at vore værfter kommer i yderligere vanskeligheder, så de måske skal hjælpes, kunne dette nok foranledige, at vi satte nogle penge af til det. Sådan er der en lang række ting, som måske nok burde gå ind i overvejelserne, inden vi alt for rask slog til her. Det er noget, som jeg synes motiverer, at vi støtter hinanden i at nå frem til en fornuftig og fredelig orden. Det gør vi ikke, hvis vi lægger det alt for hårdt op her.

Jeg har også lagt mærke til, at nogle drager EF-problemet ind og siger, at hvis vi

[Horn.]

kommer i EF, er det meget nødvendigt. Er der virkelig nogen, der for alvor kan tro, at en virksomhed i et af de nuværende EF-lande eller et af de nordiske lande skulle få vanskeligheder af, at vi havde færger i stedet for broforbindelse? Jeg tror, at den forretning, der har sådanne vanskeligheder, skal skynde sig at dreje nøglen om, for så klarer den sig ikke alligevel.

Hr. Søgaard og hr. Niels Ravn var inde på, at det var halve løsninger, hvis man ikke lavede den kombinerede vej- og jernbanebro. Jeg savner en virkelig saglig argumentation herfor. Jeg kan dårligt forestille mig, at de, som har beskæftiget sig med det i Frankrig og England, hvor man vil lave en tilsvarende tunnel under Kanalen, er helt ved siden af. Der er ikke meget at give fra den ene til den anden, når man skal vurdere proportionerne. Det er da ikke sådan, at vi har patent på at have alle genierne her, mens der ikke er nogen genier blandt englænderne og franskmændene.

Da vi nu har denne stridighed, vil jeg gerne slutte med at sige, at jeg forstod på det ærede medlem hr. Stæhr Johansen, at han havde en dagsorden i lommen. Han proklamerede også, hvad den faktisk gik ud på, og det kunne vi jo næsten gætte os til, når vi tænker på, hvordan det ærede medlem hr. Ninn-Hansen igennem årene har boltret sig med denne sag. Der er måske også andre dagsordener på vej. Da der nu er en række uopklarede ting, vil jeg mene, at det vil være fornuftigt at forsøge at få en sådan udgang af dette, at vi dog stadig væk kan tale fornuftigt sammen om tingene. Det synes at være slået temmelig stærkt fast, at en øst-vest forbindelse skal ligge ved Storebælt i første omgang. Det har jeg indtryk af at der er et stort, stort flertal for. Så er der prioriteringen tilbage, og her mener min gruppe, at vi lige bør tænke os om og vente, til forslagene kommer. Det høje ting ved, hvor jeg personlig står: jeg er parat til at satse på Saltholm med det samme ud fra de betragtninger, jeg har gjort gældende. Da det ligger sådan, vil jeg tillade mig at fremsætte følgende forslag om motiveret dagsorden:

„Idet folketinget opfordrer ministeren for offentlige arbejder til at arbejde videre med prioriteringsproblemerne inden for trafiksektoren med sigte på, at der for

folketinget til fri forhandling og på betryggende vurderingsgrundlag kan forelægges lovforslag vedrørende de store trafikprojekter, går tinget over til næste punkt på dagsordenen.“

Første næstformand (Grete Hækkerup): Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor).

Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Stæhr Johansen: Denne trafikdebat har vist, at med undtagelse af det konservative folkeparti råder der en vis usikkerhed og en vis modsætning inden for de andre partier. Jeg vil derfor gerne understrege det, jeg sagde i første omgang: vi er enige i, at der nødvendigvis skal finde en prioritering sted af de store trafikopgaver, og vi mener, at det er nødvendigt at få konstateret, at Storebæltsplanerne er dem, der først bør føres ud i livet. Det skal jeg vende tilbage til om et øjeblik.

Det ærede medlem hr. Guldberg var inde på, at der nok var et vist letsind i ikke at tænke igennem konsekvenserne af at bygge Storebæltsbroen før Saltholm og broen over Øresund, og hr. Guldbergs hovedanke lå i, at det ville være dyrt at udbygge lufthavnen i Kastrup, og at det ville være penge, der ville blive smidt ud af vinduet. Jeg kan trøste hr. Guldberg med, at den stilling, vi tager, er fuldt gennemtænkt fra vor side. Det er også fuldt gennemtænkt, hvad jeg sagde i mit første indlæg om, at naturligvis må vi regne med, at vi, hvis Kastrup skal opretholde sit høje internationale stæde og trafikken, der er så fortjenstgivende til Danmark, ikke skal flygte andre steder hen, må ofre nogle beløb på stadig at holde Kastrup moderne og tilstrækkelig til at kunne modtage det antal luftfartøjer, der lander dér. Men vi behøver slet ikke, hvis vi samtidig gennemfører prioriteringsplanen, at nå op på beløb på 800 mill. kr. eller derover. Det er da ganske klart, at når man har datoerne, er man på en anden måde i stand til at regulere den udbygning eller de forbedringer, der nødvendigvis må ske i Kastrup. Det er gennemtænkt, kan jeg trøste hr. Guldberg med, og vi mener slet ikke, det bliver sådanne beløb.

Til trafikministeren vil jeg gerne sige, at jeg synes egentlig, hans første indlæg var

[Stæhr Johansen.]

bedre end det andet. Jeg synes, trafikministeren her lagde sig alt for stærkt på lønninger, samtidig med at han advarer os andre imod at lægge os for stærkt på løsninger. Han ironiserede også lidt over, at man ikke kunne nå meget under VKR-regeringen, fordi man ikke var enig. Så kan jeg jo sige til ham, at når man har hørt indlæggene i dag og flere andre indlæg fra socialdemokratiet, forstår man, at man inden for socialdemokratiet har nøjagtig de samme modsætningsforhold, som erkendes af alle også har eksisteret inden for de tidligere regeringspartier om rytmen i og prioriteringen af de store trafikinvesteringer.

Jeg vil gerne sige særlig om tunnelen, som hr. Horn meget varmt og meget indtrængende nu til sidst talte for nødvendigheden af, at jeg, i hvert fald indtil jeg bliver overbevist om andet, betragter tunnelloøsningen som et teknisk tilbageskridt, hvor vi går tilbage til teknikken i 1950'erne.

Jeg vil gerne understrege, at jeg absolut ikke har angrebet statsbanerne, tværtimod. Jeg mener, som jeg sagde i mit første indlæg, at statsbanerne har deres opgave, men statsbanernes andel i transporterne er faldende, sådan at persontransporten i dag kun udgør 7 pct. af den samlede persontrafik her i landet. Derfor vil jeg ikke være med til at give statsbanerne et monopol over Store-Bælt. Jeg mener også, som jeg sagde i mit første indlæg, at tunnelforbindelsen er en dårlig teknisk form, og jeg er helt enig med hr. Søgaard, der understregede dette og sagde det næsten stærkere, end jeg gjorde.

Så vil jeg naturligvis takke trafikministeren, fordi trafikministeren lidt mere udføreligt nævnte spørgsmålene om den københavnske nærtrafik. Jeg vil dog sige: så vidt jeg husker, vedtog vi i 1965 eller 1967 den første linjeføring af Citybanen, og den er der nu ofret 14,9 mill. kr. på. Det er måske det mest typiske eksempel på, at vi i dette ting vedtager love og investerer millioner for at gennemføre dem, men så begynder at ville lave dem om. Citylinjen er lavet på den måde, at i samme øjeblik man har fået fastlagt, hvordan vejføringen skal være ud til lufthavnen, er man i stand til at lave forgreninger derud, som kan være med til at løse

trafikken, hvis forhold er særlig dårlige på Amager. Jeg mener, at det må ligge fast, men jeg er da glad for, at ministeren nu, hvad han ikke tidligere har gjort, har villet tage hovedstadskommunerne med, og også mener, at de mindre, private selskaber skal med, selv om de kun udgør en lille procentdel af det, København, Frederiksberg, NESA og Amagerbanen udgør i den kollektive trafik, som jeg mener særlig i byområder bør fremmes. Derimod tror jeg ikke, det er teknisk muligt at overføre dem på langdistance, og det vil også være mod befolkningens ønske. Jeg havde indtryk af, at det var det, andre talere ville have.

Jeg skal ikke gå ind i alle de enkeltheder, som de enkelte talere var inde på. Det er jo mere egnet til en udvalgsbehandling. Jeg vil gerne sige, også for at hr. Horn ikke skal blive skuffet, at vi er forkæmpere for en fast Storebæltsforbindelse, og jeg er glad for, at adskillige talere fra de andre partier gav udtryk for det samme. Jeg synes ikke, at den dagsorden, hr. Horn har foreslået, bringer os et skridt videre på vej mod løsningen af vore trafikproblemer. Der er kommet mange kommissionsbetænkninger, og man har tilmed haft, jeg vil ikke kalde det en konkurrence, men udenlandske bygge- og ingeniørfirmaer har givet tegninger og beskrivelser af, hvordan en vejbro og en jernbanebro kunne føres over Store-Bælt. De har været udstillet, befolkningen har haft lejlighed til at se dem. Man er så langt fremme, at jeg mener, at nu er tidspunktet inde til at tage en klar stilling. Vi har sådanne oplysninger, og vi har sådanne undersøgelser gennemført, at vi med en ren samvittighed kan gå i gang med en anlægsbevilling og en detailprojektering af en fast Storebæltsforbindelse.

Jeg har indtryk af, at i de andre partier her i det høje folketing er der tilhængere af den stilling, det konservative folkeparti har; vi har jo den fordel i modsætning til de andre partier, at det er et enkelt parti, der står bag prioriteringen af Storebæltsbroen øverst. Jeg vil derfor fremsætte følgende forslag om motiveret dagsorden:

„Idet folketinget fastslår, at en fast Storebæltsforbindelse må have første prioritet ved de kommende trafikinvesteringer, og henstiller til regeringen så hurtigt

[Stæhr Johansen.]

som muligt at fremsætte lovforslag om anlæg af Storebæltsforbindelsen, går tinget over til næste sag på dagsordenen.“

Første næstformand (Grete Hækkerup): Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Også dette forslag indgår nu i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Horn: Jeg må meget undskylde over for de radikale, at jeg ikke nævnte, at hr. Bilgrav-Nielsen var medforslagsstiller til det dagsordensforslag, jeg fremsatte.

Første næstformand (Grete Hækkerup): Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet til kl. 16.20.

Mødet udsat kl. 15.49.

Mødet genoptaget kl. 16.20.

Forhandlingen genoptoges.

Guldberg: Jeg vil begynde med at sige, at den drøftelse, der har været her indtil nu, for så vidt ikke har bragt noget nyt ind i debatten ud over nogle forslag til dagsorden. Der er ikke noget nyt i, at man er uenig her i folketinget, det har man sådan set vidst længe. For mig er det centrale, som jeg også var inde på i mit første indlæg, det, at de spørgsmål, der her er tale om, er nogle, folketinget både i trafikudvalget og her i salen igennem mange år har arbejdet intenst med og ved adskillige lejligheder — under regeringer med forskellig farve — har fastslået, at nu skulle det være, og nu måtte man se at få truffet en afgørelse, så kunne der være to eller flere forskellige meninger, men nu måtte vi have en afgørelse. Der er fremført mange vægtige argumenter for, hvorfor man ikke kunne blive ved med at skubbe det ud, økonomiske, planlægningsmæssige osv. Det, jeg i særlig grad hæfter mig ved, er, at der i den sidste samling kom en klar tilkendegivelse fra folketingets side

over for den daværende regering af, at nu ville man ikke finde sig i længere, at man blev ved med at sylte denne afgørelse, nu måtte den frem, og nu måtte man have et løfte, som man fik, om, at det blev lagt således til rette, at der ved denne samlings begyndelse, altså i oktober måned, kunne ligge det materiale på folketingets bord, som kunne gøre, at man kunne få taget stilling til denne prioritering mellem de to projekter, som stadig deler vandene. Dette er en korrekt beskrivelse af historien, og jeg kan næsten kun gentage mig selv ved at sige, at der selvfølgelig ikke er noget overraskende i, at man ved et regeringsskifte ikke kan holde en sådan køreplan nøjagtigt, men derfra og til at nå frem til sidst på samlingen, efter at adskillige måneder er gået, at skulle nøjes med at konstatere, at man ikke er klar til at træffe en afgørelse, er jo et langt spring.

Nu er der fremsat et forslag om motiveret dagsorden af hr. Horn, et forslag, som i øvrigt i sin formulering indeholder noget, jeg gerne vil sætte et spørgsmålstegn ved. Der står nemlig: „med sigte på, at der for folketinget til fri forhandling“ osv. Jeg spørger mig selv, om folketinget kan vedtage en dagsorden, der går ud på — men det kan man måske — at noget skal til fri forhandling i næste samling. Men bortset fra dette, som mere er en formel betragtning, går denne dagsorden jo ud på det, som jeg i mit første indlæg netop har vendt mig imod, nemlig at sige: dette kan vi ikke tage stilling til i øjeblikket, det må vi helst skyde ud til afgørelse i næste samling. Det ligger klart, naturligvis, efter det, jeg har sagt i første omgang, at jeg vil ikke kunne anbefale at stemme for en sådan dagsorden.

Hr. Stæhr Johansen har markeret på det konservative folkepartis vegne, at man er klar til at tage stilling. Det har man også været før, vist ikke helt nøjagtig med samme indhold, men jeg er ikke klar over, hvordan det ligger. I hvert fald er man nu klar til at tage stilling, idet man er klar til at sige, at en fast Storebæltsforbindelse må have første prioritet. Jeg må sige, som jeg også sagde i mit første indlæg, at det vil ikke være muligt for mig at stemme for en sådan dagsorden, og at den efter min mening også er i stærk modstrid med alle de dispositioner, der blev foretaget på dette område, også i dette ting, i den foregående

[Guldberg.]

regerings periode. Der var naturligvis delte meninger i mange partier, også i det, jeg selv repræsenterer, men dispositionerne blev dog manifesteret gennem en række flertal ved en række afstemninger her. Nå, man har jo lov til at ændre standpunkt, og det er nemmere at gøre det, så længe man ikke er helt sikker på, om man bliver bundet til at følge alle konsekvenser op. Jeg mener ikke, det er et standpunkt, der kan holde. Jeg tror, at hvis der var flertal herfor i tinget og man vedtog det standpunkt i dag, så ville det komme til at skabe nogle alvorlige problemer for dem, der skulle tage ansvaret for at praktisere dette, men det skal jeg heller ikke bore videre i, for det har jeg allerede haft lejlighed til at sige noget om.

Det må være min konklusion af den debat, der har været, at folketinget igennem flere forskellige beslutninger og gennem lange drøftelser og et stort arbejde, i hvert tilfælde oprindelig med meget bred baggrund i tinget, har besluttet sig til, at man ikke ville tolerere en fortsat udbygning af Kastrup lufthavn, at den skulle flyttes, og når den skulle flyttes, måtte den flyttes til Saltholm. Folketinget har ikke taget stilling til, om man skulle gøre det lidt hurtigere eller lidt langsommere eller så hurtigt som muligt, eller hvad man kunne sige om det, men så meget har folketinget taget stilling til hidtil. Hvis man har den opfattelse, og det har vi i venstre, at man ikke har råd til at lave alting på én gang, så må det erkendes, at kombinationen af at fastslå, at man ikke kan fortsætte udbygningen af Kastrup lufthavn, og at fastslå, at man ville flytte den til Saltholm, når det nu kan lade sig gøre af økonomiske grunde, indebærer, at man også her forpligter sig med hensyn til prioriteringen af Storebæltsforbindelsen. Ganske på samme måde, som hvis man siger: Storebæltsforbindelsen skal laves først, så forpligter man sig i virkeligheden med hensyn til løsningen af lufthavnsproblemerne. Hvis man tager dette op og forpligter sig til at løse lufthavnsproblemerne, så må man, hvis man skal være konsekvent og stå ved sit standpunkt og ikke bare anbefale, at man stemmer for den behagelige halvdel af ens standpunkt, tage den ubehagelige halvdel med, og det må efter min opfattelse være, at skal dette være alvor, og er det det,

folketinget har ment med de vedtagelser, folketinget har truffet, så må dette indebære, at man ikke kan give tilsagn om at påbegynde en fast forbindelse over Store-Bælt, før man er kommet i gang med at få løst lufthavnsproblemet. Man behøver ikke at formulere det så stramt — det er jeg enig med ministeren i, men skal i øvrigt vende tilbage til samtidighedsbetragtningen — at man overhovedet ikke kan foretage sig noget med det ene projekt, før man er færdig med det andet. Det er mere et økonomisk spørgsmål og et spørgsmål om økonomisk politik og ressourcer, og det har vi jo holdt ude af denne debat næsten alle sammen, fordi vi sådan set er enige om, at det, vi mangler, og det, der var problemet, er: kan man få en prioriteringsafgørelse, så man kan stille en fornuftig plan op? Så kan regeringen komme med noget, der også hviler på økonomiske overvejelser, men med det grundlag, der har manglet hidtil.

Med disse ord vil jeg gerne bidrage til, at de forskellige synspunkter nu kommer frem, og jeg vil da gerne på hr. Arne Larsens og egne vegne fremsætte et forslag om motiveret dagsorden med følgende indhold:

„Idet folketinget bekræfter sine tidligere vedtagelser om at ophøre med den fortsatte udbygning af Kastrup lufthavn og så hurtigt som muligt iværksætte overflytning af lufttrafikken til Saltholm, opfordrer folketinget ministeren til at fremsætte forslag til anlægslov herom ved begyndelsen af næste samling under den forudsætning, at denne opgave må påbegyndes før påbegyndelsen af en fast forbindelse over Store-Bælt.

Tinget går hermed over til næste punkt på dagsordenen.“

Jeg har i og for sig allerede motiveret det og vil som en slutbemærkning i mit indlæg her nøjes med at sige, at det er min opfattelse, at det er nødvendigt at drage denne dagsorden ind i drøftelsen — og derfor stiller jeg den altså — fordi vi har liggende en lovgivning og en række vedtagelser, som forudsætter, at man skal gå i gang, at man skal lade være med at bygge lufthavnen ud, og vi møder altså uundgåeligt, hvad enten vi bedst kan lide det ene eller det andet, konsekvenserne af dette, idet man enten må gå i gang med at få klaret lufthavnsproblemet ved at flytte eller også må møde i fol-

[Guldberg.]

kettinget og få den lovhjemmel, der nu skal til for at kunne fortsætte udbygningen af Kastrup lufthavn.

Jeg vil altså gerne anbefale, at Folketinget nu afklarer sit standpunkt, og at man derfor ikke nøjes med som foreslået i det af hr. Horn fremsatte dagsordensforslag at sige, at det vender vi tilbage til i næste samling.

Første næstformand (Grete Hækkerup): Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu også i forhandlingen.

Bilgrav-Nielsen: Jeg har naturligvis et par bemærkninger til ministerens andet indlæg, men først et par bemærkninger til et par ting, hr. Guldberg berørte i sit første indlæg vedrørende lufthavnsproblematikken kontra bro over Store-Bælt. Hr. Guldberg gav udtryk for, at han var tvivlende over for, om de, der ønsker en Storebæltsforbindelse først, egentlig ønsker at tage konsekvensen af en sådan beslutning, og han tænkte her på, at man så måtte fortsætte udbygningen i Kastrup. Nu kan det jo nok diskuteres, hvorvidt man af den grund er nødt til at fortsætte milliardinvesteringerne i Kastrup lufthavn. Vi ved jo, at der er en udvikling i gang inden for flyindustrien, både hvad støjmessige problemer angår, og hvad angår flyenes krav til startbaner, som gør det muligt at regne med, at vi vil se flere maskiner, som stiller mindre krav til selve lufthavnsanlæggene i fremtiden. I øvrigt er det blevet klarlagt efterhånden, at sidevindsproblemerne, som vi har haft i Kastrup, også er i aftagende. De nye flytyper er ikke så følsomme over for sidevindspåvirkninger som de ældre. Vi fik et godt indtryk af dette, da vi sidste sommer besøgte et nyt lufthavnsområde i England, hvor man helt ude ved kysten overhovedet ikke regnede med, at man skal have tværbaner, så man kan imødegå kraftige sidevindsforstyrrelser, man kan nøjes med én bane retning. Jeg tror altså, der er ting undervejs her, som godt kan få os til at ændre opfattelse af, hvad der er nødvendigt omkring lufthavnsproblematikken i Kastrup.

Hr. Alsing Andersen var lidt forundret over, at jeg så skarpt kunne afvise en gennemførelse af Søringen og Godsbaneringen,

og påpegede, at hvis man ikke ville gå ind for disse to anlæg, så er der tale om spildte investeringer i Lyngbyvejen. Dertil kan man jo sige, at fordi man måske har gennemført en forkert investering i Lyngbyvejen, behøver man jo ikke at fortsætte med forkerte investeringer. Men i øvrigt tror jeg, vi bliver nødt til på et eller andet sted at stoppe med motorvejsanlæggene ind i bykernen. Vi kan ikke — og det tror jeg hr. Alsing Andersen kunne drøfte med trafikministeren, jeg er meget enig med trafikministeren — vi kan ikke blive ved med at give den individuelle trafik så gode vilkår i bykernen, som vi gør det nu. Vi er nødt til mere at satse på den kollektive trafik. Jeg vil gerne støtte de udtalelser, som ministeren fremsatte om, at vi for alvor må prioritere den kollektive trafik foran den individuelle. Jeg er enig med ministeren i dette synspunkt, og det er det, der ligger bag vort syn på motorvejsforbindelser i Københavnsområdet.

Der er også en anden ting, der spiller ind, nemlig at vi mener, det er forkert, at man så kraftigt satser på byudviklingen på Amager og i de nordlige dele af Sjælland. Det er med til, at vi skaber nogle trafikproblemer i København, som vi ellers kunne undgå. København har jo en beliggenhed, der misundes den af mange andre storbyer, idet den ligger ud til et vand og ikke har krydstrafikproblemer i sit indre, som andre storbyer har det, men vi skaber i nogen grad disse krydstrafikproblemer, hvis vi kraftigt udbygger i Nordsjælland og på Amager. Det er simpelt hen disse synspunkter, der ligger bag, når vi mener, udviklingen bør ske i de sydvestlige egne, Køge Bugt-området, som der nu i øvrigt er enighed om at vi skal fremme planlægningen af og fremme den kollektive trafik i. Vi mener, det er her, man skal satse på den kommende byudvikling her i området.

Ministeren var, synes jeg, i sit svar bemærkelsesværdigt forsigtig. Det kan der være flere grunde til, også forståelige grunde. Han var endda villig til at kunne nøjes med, tror jeg, bronzemedalje for sit indlæg. Jeg tror, ministeren bliver nødt til at erkende, at det indlæg, som ministeren kom med, ikke er accepteret af Folketinget, og jeg er lige ved at ville konstatere, at det er ikke accepteret af nogen gruppe i Folketinget.

[Bilgrav-Nielsen.]

Man har ikke kunnet acceptere, at ministeren ikke efterkommer opfordringen om at komme med en prioriteringsliste.

Ministeren holder fast ved, at det er muligt at tilvejebringe en ny indtægtskilde, når man baserer et brobyggeri på afgifter. Jeg stillede mig tvivlende over for det i mit første indlæg, idet jeg påpegede, at man kan ikke trylle, man kan ikke uden videre finde et nyt indtægtsgrundlag. Tager man pengene i afgifter, så kan man ikke tage dem i direkte skatter eller i moms f. eks. Man kan ikke bruge pengene to steder, og derfor må vi opfatte det sådan, at afgifter til at betale lån tilbage, som vi har investeret i et broanlæg, vil påvirke samfundsøkonomien, og de er udtryk for en prioritering. Vi bliver nødt til at erkende, at vi dermed beslægtlægger en række ressourcer, som ellers kunne anvendes på andet område, og det er en vurdering af dette spørgsmål, jeg synes vi mangler meget. Hvor får vi det største afkast af vore investeringer, af vores ressourceforbrug? Dette vil i givet fald være et rent indenlandsk forbrug, og det er ikke just det indenlandske forbrug, synes man, vi trænger til at stimulere for øjeblikket.

Jeg stillede en række konkrete spørgsmål til ministeren omkring finansieringsproblemet, navnlig med hensyn til ministerens opfattelse af, at så store investeringer på én gang ikke ville berøre samfundsøkonomien. Det undrede mig, at ministeren ikke fik tid til at svare på disse spørgsmål, og jeg efterlyser svarene endnu en gang.

Dernæst spurgte jeg, om det virkelig kunne være rigtigt, at ministeren har fået regeringens tilsagn om, at dersom disse store projekter, som ministeren her har bebudet at han vil fremsætte til efteråret, sættes i gang alle sammen på én gang, så har han en sikring for i regeringen, at disse projekter ikke vil blive berørt af, at man eventuelt på grund af samfundsøkonomiske problemer må skære ned i statsbudgettet. Det forekommer mig mærkværdigt, netop i disse tider, om budgetministeren skulle kunne tilslutte sig, at trafikministeren kan holdes fri i givet fald, når der skal gennemføres besparelser. Jeg vil gerne høre ministerens kommentar til dette. Er det noget, man har låst fast?

Hvis man har låst sig fast på det, så kunne jeg faktisk tænke mig at høre socialministerens syn på spørgsmålet. Kan socialministeren, kan undervisningsministeren acceptere, at trafikministerens område bliver fredet ved eventuelle fremtidige besparelser? Man må hvert fald være klar over, at så kan ikke også socialministerens område og undervisningsministerens område blive fredet.

Derefter vil jeg gerne sige til ministeren, at det, vi har bedt ministeren om med den forespørgsel, som er rettet til ham, er, at han skulle redegøre for regeringens prioriteringsplaner, og jeg må sige, at vi ved prioritering forstår opstilling af en rækkefølge, ikke alt gennemført på én gang. Regeringen bebudede dette i sin tiltrædelseserklæring. Da prioriteringen ikke kom som bebudet, forlangte vi denne redegørelse. Og da ministeren nu heller ikke, selv om denne redegørelse bliver forlangt, har efterkommet ønsket om en prioritering, ja, så er det naturligt for den radikale gruppe sammen med den socialdemokratiske gruppe, som hr. Horn redegjorde for det, at stille krav til ministeren om, at han nu gennemfører det, vi har bedt ham om, at han tilvejebringer det fornødne grundlag for, at der kan træffes beslutning, at der kan opstilles en rækkefølge for, hvordan disse investeringer skal afholdes. Det er det, der er ment med det dagsordensforslag, som hr. Horn har fremsat på vegne af den socialdemokratiske gruppe og den radikale gruppe. Vi forlanger altså, at der skal opstilles en prioritering.

Det undrer mig, at ministeren, selv efter at han, hvad jeg formoder, har haft kendskab til denne dagsorden, kan gentage her fra talerstolen, at han fastholder, at han til efteråret kommer med de bebudede lovforslag. Jeg må konstatere, at det er 5 lovforslag om store anlæg. Der er lidt uklarhed her, som jeg gerne vil have ministeren til at redegøre for. Er det korrekt, at der blandt disse forslag vil være et forslag om en fast forbindelse over Samsø? Ministeren siger i sin redegørelse, at dette problem ikke er endeligt afklaret. Men han slutter sin redegørelse af med at sige, at der kommer et lovforslag om øst-vest forbindelser, altså flere. Betyder det ikke både Store-Bælt og Samsø? Jeg håber, at ministeren vil klare dette lille problem op, for det er jo ikke sådan, at

[Bilgrav-Nielsen.]

det første, ministeren siger om, at det ikke er klaret af, hentyder til en uklarhed i regeringen og en manglende tilslutning dér, og at den sidste bemærkning mere er møntet på valgkredsen. Jeg tror ikke, det hænger sådan sammen, men ministeren kan jo nu klare tingene op.

Om de to øvrige dagsordensforslag skal jeg bare sige, at de efter vor opfattelse mangler det, vi mener er nødvendigt, nemlig et krav om, at forudsætningen for prioriteringen er, at det nødvendige beslutningsgrundlag er tilvejebragt. Det var også det, som den tidligere regering stillede krav om sidste år, da vi gennemførte anlægsstoppet i Kastrup, at der skulle tilvejebringes et beslutningsgrundlag, et prioriteringsgrundlag.

Arne Larsen: Trafikministeren erklærede her i sit svar til ordførerne, at han stadig væk fastholdt samtidighedsprincippet, og jeg må ligesom hr. Bilgrav-Nielsen bede om at få fastslået, hvad der dækker sig under dette begreb „samtidighed“. Jeg har forstået ministeren således, at det er en fast forbindelse over Store-Bælt — det kan så blive et tunnelbaneanlæg, eller det kan blive en kombineret vej- og banebro — og det er, som hr. Bilgrav-Nielsen netop fremhævede, og som han gerne ville have svar på, også en Samsølinje, altså en fast forbindelse mellem Jylland over Svanegrunden til Samsø, færgeanlæg på Samsø og på Røsnæs. Dette indebærer, så vidt jeg har forstået, ministerens forslag, for han taler jo ustandselig om øst-vest forbindelser og forbindelserne, og det vil sige, at det er to stykker, det drejer sig om. Og så drejer det sig om anlæg af en lufthavn på Saltholm, og så drejer det sig, efter hvad jeg har forstået, om en fast forbindelse i HH-linjen, den må også komme med, og så er ministeren meget velvilligt indstillet over for den kollektive trafik, som også skal have en højere prioritet, og det vil sige, det er tunnelbane- og S-baneudbygning i København. Det er vel nok det, vi må koncentrere os om, og som vi må fastslå

er det, der skal ske samtidig. Vi er altså i mit parti stadig væk af den opfattelse, at det lader sig ikke gøre. Vi må have en prioritering, vi må have fastslået en rækkefølge af disse store investeringer.

P-planen opererede med samtidighed, siger ministeren. Ja, det er nu ikke hele sandheden, det er kun noget af sandheden. Det, som P-planen opererede med, var på visse områder en vis overlappning, en vis igangsættelse af et af de større projekter, mens det andet var i udvikling, og det kan vel accepteres, men det var også det eneste, P-planen i og for sig gik ind for.

Ministeren mente, der var en modsætning i min stillingtagen til at prioritere den kollektive trafik og så at nedprioritere Storebæltsløsningen. Jeg må forstå det sådan, at ministeren gør det modsatte. Han ligestiller altså Store-Bælt og alt det øvrige, som jeg her har nævnt, men det er ingen løsning, for derved løser vi heller ikke den kollektive trafiks problemer. Når vi endelig skal snakke kollektiv trafik, så mener jeg, at dér, hvor den kollektive trafiks problemer er størst, det er i Københavnsområdet, og det er i de store byområder; det er der, problemerne skal løses allerførst. Lad os prioritere den kollektive trafikløsning ved at sige: o. k., så satser vi på København først, og derefter kan Storebæltsløsningen komme i anden omgang.

Der er en del medlemmer uden for ordførerrækken, som har haft ordet, og det er ikke, fordi jeg skal gå langt ind på, hvad der er blevet sagt her, men jeg forstod nærmest fru Dagmar Andreasen sådan, at det var en vederstyggelighed, at vi havde denne takstpolitik på Store-Bælt, og det var at diskriminere erhvervslivet på Fyn og på Sjælland. Det kan da godt ske, at der er et problem dér, det skal jeg ikke udelukke, men det var da til at løse, vil jeg gå ud fra. Hvis fru Dagmar Andreasen får det løst, er det så underforstået, at så behøver vi ikke en fast forbindelse over Store-Bælt? Sådan forstod jeg nærmest de udtalelser, fru Dagmar Andreasen fremsatte.

[Arne Larsen.]

Hr. Alsing Andersen var oppe og fortalte os lidt om den kollektive trafikstrængsler i København, og han var glad for den tilslutning, som jeg havde givet til det problem, men han erklærede samtidig, at noget sådant skulle jeg som SF-repræsentant have tænkt på noget før, for det var jo sådan, at folketinget havde vedtaget de store motorvejsanlæg og havde pådraget Københavns kommune disse store problemer. Jeg må altså oplyse hr. Alsing Andersen om, at socialistisk folkeparti har modsat sig disse anlæg og deres indføring i København. Vi har stemt imod Lyngbyvejens indføring, og vi har stemt imod Vestmotorvejens indføring osv. Det er altså ikke SFs ansvar, vi har ikke påført Københavns kommune nogen problemer i så henseende; det er hele det øvrige flertal i dette folketing; der har gjort det.

Jeg mener stadig væk, at både Søringen og Godsbaneringen må dæmpes ned på et lavere niveau, og det håber jeg da også at de bliver. Jeg kan ikke forstille mig, at vi har penge til gigant anlæg af det omfang. Vi har fået forelagt nogle alternative planer for Godsbaneringen, som drejer sig om beløb fra 1.500 mill. kr. til 2.800 mill. kr.

Hr. Horn var inde på Samsølinjen, og jeg er helt enig med ham i hans betragtninger om, at denne linje udmærket godt kan vente, at vi sandsynligvis først engang omkring århundredskiftet vil have behov for en aflastning af Store-Bælt, når vi har fået den faste forbindelse dér. Her må man konstatere en modsætning mellem ministeren og den socialdemokratiske ordfører, for ministeren har jo bebudet, at han snarest vil fremsætte lovforslag om øst-vest forbindelserne, og det er altså både Storebælt- og Samsølinjen.

Hr. Stæhr Johansen har talt for, at Store-Bælt skal komme først, og siger, at det er meget, meget gennemtænkt, hvad han på sit partis vegne fremlægger, for vi behøver ikke at ofre 800 mill. kr. eller mere i Kastrup lufthavn, når vi bygger denne bro over Store-Bælt og vi så ad åre, måske om 10 eller 15 år, får en lufthavn flyttet over til Saltholm. Jeg vil tillade mig at spørge: hvor gennemtænkt er det nu, hr. Stæhr Johansen? Er det så gennemtænkt, at hr. Stæhr Johansen kan fortælle os, hvor mange penge

der så skal ofres på Kastrup lufthavn, når vi vælger den konservative løsning at bygge den faste forbindelse over Store-Bælt med det første? Vil hr. Stæhr Johansen erklære, at det er så gennemtænkt, at man kan sige præcis, at det koster så og så mange kroner og øre? Det tror jeg ikke hr. Stæhr Johansen kan, og han vil sikkert blive forfærdelig overrasket, når han hører, hvad der kræves af anlæg, hvad der skal sættes i Kastrup med henblik på en overlevelse.

Man snakker så meget om, hvad der skal ofres det ene og det andet sted, men man glemmer alle de ulemper, som man påfører befolkningen i visse områder og især på Amager. Det er også et spørgsmål, hvordan man vil gøre det op i kroner og øre. Det er nok noget vanskeligt, men her synes jeg der i høj grad er nogle menneskelige hensyn, som man ikke sådan kan sætte kroner og øre på.

Hr. Bilgrav-Nielsen var inde på Londons erfaringer med anlæg af en ny lufthavn i Londonområdet, hvor man ikke opererede med tværbaner, men hvor man altså mente, at det teknisk var muligt at løse et lufthavnsproblem med parallelbaner. Det er sikkert også rigtigt, at teknikken skridder frem på disse områder, men der er én ting, som er værd at understrege i forbindelse med Londons lufthavnsproblem, og det er, at man gør jo præcis det samme, som befolkningen her i Danmark ønsker, nemlig overflytter en lufthavn fra bebyggede områder til et område, hvor man støjmæssigt og miljømæssigt er sparet for de store problemer. Man lægger nemlig simpelt hen den nye London lufthavn ude ved Themsensmundingen, en 80-90 km fra Londons City. Alt dette taler jo netop for, at vi ikke skal blive ved at begå fejltagelser i det uendelige, men at vi bl. a. på det område skal have løst vores lufthavnsproblem snarest ved at flytte den til Saltholm.

Med hensyn til de foreslåede dagsordener må jeg sige, at den af hr. Horn og hr. Bilgrav-Nielsen foreslåede dagsorden finder jeg aldeles for vattet, det er at stikke tungen ud ad vinduet, eller det er at hælde vand ud af ørerne. Den har intet med realiteterne at gøre. „Folketinget opfordrer ministeren for offentlige arbejder til at arbejde videre med prioriteringsproblemerne...“. Her står hr. Bilgrav-Nielsen og anklager ministeren for, at

[Arne Larsen.]

han ikke i dag har en prioriteringsplan. Men nu skal vi arbejde videre, nu finder lige pludselig hr. Bilgrav-Nielsen og hr. Horn hinanden i, at vi skal arbejde videre med prioriteringsproblemerne. Jeg kan ikke se, at denne dagsorden på nogen måde løser noget som helst problem, og derfor vil jeg anbefale, at man afviser denne dagsorden.

Det samme gælder naturligvis den af hr. Stæhr Johansen foreslåede dagsorden; for jeg finder, at det er ikke Store-Bælt, der skal først, det må være Saltholmløsningen. Men det er helt klart, at hr. Stæhr Johansen har det ønske, ligesom jeg har, at vi skal have en prioritering og en rækkefølge, vi skal have den fastslået, og vi skal helst have den fastslået i dag. Derfor kan man selvfølgelig have en vis sympati for, at et forslag fremsættes for at fremvinge en afgørelse. Men jeg vil sige til hr. Stæhr Johansen, som jo er borgmester her i Københavnsområdet, og som netop har de københavnske problemer så tæt inde på livet og ved, hvilke problemer vi slås med, at jeg kan bare ikke forstå, at han står her som eksponent for, at den første trafikopgave, der skal løses, det er Store-Bælt, når han ved, hvor fortvivlet situationen er her i København. Han fremfører selv, hvor lidt der er ofret på tunnelbaneanlægget her i København, jeg tror, det var 14,9 mill. kr., skønt vi i rørende enighed i sin tid fastslog — det er 8 år siden eller sådan noget lignende — at vi skulle have en Citybane. Jeg finder, at der ikke rigtig er overensstemmelse i synspunkterne, og derfor må jeg altså afvise det af hr. Stæhr Johansen stillede dagsordensforslag og selvfølgelig varmt anbefale det af hr. Guldberg og mig fremsatte dagsordensforslag, for det er det eneste rigtige i denne situation.

Mads Eg Damgaard: Jeg forstår sådan set godt vor unge, sympatiske trafikministers ønske om at få noget i gang. Men jeg er bange for, at han skræver for vidt, at vi så måske slet ikke får noget i gang, når han taler land og rige over om, at vi skal sætte tre store projekter i gang plus en lufthavn på Saltholm.

Saltholmprojektet er måske nok nationaløkonomisk det vigtigste projekt af dem alle sammen, men det står for mig som ganske klart, at selv om vi besluttede at begynde

på Saltholmprojektet i morgen, så ville der nok gå 8-10 år, før man overhovedet kunne tage noget som helst i brug af et sådant projekt, både bro og lufthavn. I dette tidsrum vil man have investeret 500 mill. kr., måske op til 1 milliard kr. mere i Kastrup, for vi må holde Kastrup i gang, ellers bliver der nemlig ikke brug for en Saltholmlufthavn senere. Altså må vi udskyde Saltholmprojektet til 1990, hvad ved jeg, det er rent teknisk ikke muligt andet; efter mine begreber er det nødvendigt.

Vi har altså en lufthavn i Kastrup, den kan fungere, og vi bliver ved at udbygge den. Derimod har vi ingen bro over Store-Bælt. Det er meget nødvendigt, at vi får en bro over Store-Bælt, og det er meget nødvendigt, at det er en kombineret jernbane- og vejbro. Jeg forstår knap nok den unge trafikminister, når han mener, at så vigtigt et projekt som en bro over Store-Bælt kun skal være til togtrafik. Det forstår jeg ikke. Hvis han var en meget gammel mand, kunne jeg bedre forstå det, men jeg kan ikke forstå, at en helt ung mand kan have sådanne tanker. Jeg er helt overbevist om, at det er en meget stor fejlinvestering, hvis vi ikke får også en vejbro, altså en kombineret vej- og jernbanebro. Det går mit parti ind for, og det går jeg ind for.

Jeg vil gerne lige slutte med at sige med hensyn til de nuværende takster over Store-Bælt, at de er efterhånden kommet for højt op. Jeg ved, hr. Horn ikke er enig med mig i det, men det er de altså, og jeg kan begrunde det med det forhold, at visse former for fragt godt kan koste mindre fra England til København søværts end fra f. eks. Sønderborg og Herning, fordi fragttaksterne over Store-Bælt er meget høje. Jeg vil derfor meget gerne støtte fru Dagmar Andreasens mangeårige klagesang over disse høje fragtrater. De er ikke rimelige, og de har i virkeligheden udartet til en slags toldmur imellem Jylland og Østdanmark, så jeg tror, vi skal se på det. Det skal selvfølgelig ikke være helt gratis, og vi må så sige: ja men DSB giver underskud nok endda; ja vel, men vi må her finde en balance, der tilgode-ser dansk erhvervsliv på en sådan måde, at der er fornuft i det. Det var der egentlig for 15 år siden; da var fragtraterne meget mere rimelige, end de er i dag. Det kan ikke fortsætte, som det er nu, der er masser af varer,

[Mads Eg Damgaard.]

det overhovedet ikke kan gå an at sende fra Fyn til Sjælland på grund af disse høje fragtrater; f. eks. træfragter kan det ikke lade sig gøre at sende til Sjælland med Storebæltsfærgen, så skal det da være meget fine træsorter.

Jeg vil meget gerne have, at vi får en prioritering med hensyn til disse store opgaver; jeg mener, det er meget nødvendigt. Med hensyn til Samsølinjen forstår jeg knap nok trafikministeren på dette punkt, fordi vi alligevel skal ud og sejle. Hvad har vi så opnået ved det? Vi må efter mine begreber nu koncentrere os om Storebæltsbroen, kombineret vej- og jernbanebro, og så se at få det i gang.

Otto Mørch: Det, der får mig på talerstolen, er den radikale trafikordfører hr. Bilgrav-Nielsens noget ironiske bemærkninger til ministeren om Samsølinjen, hvor han jo antyder, at det skulle være noget af et prestigeprojekt for ministeren og for valgkredsen Århus amt. Jeg synes, hr. Bilgrav-Nielsen skulle tænke på, at der ligger en betydelig del af Danmark nord for en linje Vejle-Esbjerg. Det er, ligesom man har glemt det i diskussionen også her i dag, og det er også, ligesom man har glemt her i diskussionen i dag, at når vi trækker nogle nye, stærke trafiklinjer, så trækker vi også nogle stærke erhvervsudviklingslinjer; derfor ligger det sådan, at vi, der bor nord for linjen Esbjerg-Vejle, naturligvis vil være stærkt interesseret i at få den samme stærke trafikdækning, som man får andre steder. Derfor er vi mange ovre i det jyske, som går ind for, at man samtidig med en Storebæltsforbindelse eller i alt fald i hælene på en Storebæltsforbindelse også får en stærkere trafikdækning igennem Samsølinjen. Det gør vi altså ikke alene af trafikale, og skal vi sige jyske, geografiske interesser, det gør vi også, fordi det er betydelig billigere for skatteyderne at få denne løsning. Ministeren har jo stærkt markeret i sin tale og i sin redegørelse her i dag, at man i høj grad får den bedste løsning også for skatteyderne i det fremlagte projekt.

Jeg kan da godt se, at der er problemer om Store-Bælt, men disse problemer har vi jo levet med i adskillige år, og det ligger jo sådan, at disse problemer mere er tidsbe-

stemt i visse situationer, hvor trafikpresset er særlig stort, til højtiderne og i visse sommerterminer. Det er min mening, at Store-Bælt mere er et problem om en forbedret jernbaneforbindelse, og jeg synes, det, der ligger fra ministerens side, er tilstrækkeligt dækkende her.

Jeg vil altså gerne understrege, at når vi trækker store nye, trafiklinjer, trækker vi også nogle erhvervsudviklingslinjer, og her er vi altså i et område i Jylland, hvor vi gerne ønsker den samme dækning, som man får andre steder.

Valbak: Hr. Horns og hr. Bilgrav-Nielsens dagsordensforslag giver ministeren frie hænder til at arbejde videre med prioriteringsproblemerne uden at forpligte ministeren til at afslutte overvejelserne inden et bestemt tidspunkt. Jeg har gerne villet gøre opmærksom på denne, så vidt jeg kan se, eneste tand i det dagsordensforslag, som her er stillet. Jeg kan ikke bekvemme mig til at stemme for det.

Vi har jo nu strammet den til til en drøftelse om Saltholm og Store-Bælt, og for mig at se må, når valget skal stå imellem, hvad der skal komme først af de to projekter til løsning, Saltholm komme først. Jeg skal ikke opsummere den række af grunde, der er for det, men bare fremhæve et par stykker meget kort.

Den ene grund er for mig at se af nordisk og dermed international karakter. Ved at fremme en sådan løsning skaber vi jo nemlig fysiske forbindelseslinjer imellem Danmark og Sverige, forbindelseslinjer, som vi ved eventuel indgang i EF har særlig brug for at få cementeret så stærkt, som det overhovedet er muligt.

Den anden grund er af regional karakter. Hovedstadens planlægningskræfter trænger nu til at få deres faste udgangspunkt for det videre arbejde.

Endelig vil jeg nævne: vi vil ved at beslutte os for førstprioritering af Saltholm bekræfte på en logisk måde de vedtagelser, som er gjort sidste år, sidst i forbindelse med udbygningsstoppet. Vi gav jo dengang hinanden håndslag på, at vi i denne samling ikke blot skulle nå frem til en prioritering, men at vi også skulle mande os op til at afklare spørgsmålet om, hvornår byggeriet på Saltholm skulle begynde, gennem beslutning

[Valbak.]

om konkrete skridt, sådanne som spader, som skovle til afløsning af talen. Hr. Guldbergs og hr. Arne Larsens forslag om motiveret dagsorden har derfor min sympati. Det følger sidste års beslutning op, og derfor kan jeg anbefale at stemme for dette forslag.

(Kort bemærkning).

Stæhr Johansen: Jeg tror, man har lov til at sige, at der sker meget mellem himmel og jord, særlig i en trafikdebat. Vi har nu set en ny konstellation, nemlig venstre og SF, der vil stemme for, at Saltholm skal gå forud for Store-Bælt. Jeg vil gerne have lov til at sige om dette spørgsmål, at jeg på samme måde som hr. Arne Larsen mener, at det er rigtigt, der er stillet disse dagsordensforslag. Vi er altså sagligt uenige. Jeg står stadig på det standpunkt, det konservative parti har stået på, så længe vi har haft disse trafikdebatter, efter at spørgsmålene blev aktuelle, nemlig at vi mener for helhedens skyld, at Store-Bælt skal prioriteres som nr. 1, men jeg har også understreget, at jeg mener, Saltholmløsningen kommer som en naturlig konsekvens af Storebæltsordningen, og også mener, at denne skal prioriteres som nr. 2.

Jeg vil også gerne sige til hr. Arne Larsen, der fremhæver, netop fordi jeg er valgt i dette område, at jeg måske skulle have tænkt mig bedre om, at jeg har tænkt og har i de indlæg, jeg er kommet med i dag, også over for hr. Guldberg, pointeret, at vi fra vor side selvfølgelig er klar over, hvad der står i perspektivplanen, at hvis Kastруп, som der for øvrigt også står i principbeslutningen, først skal flyttes omkring 1986-90, vil det komme til at koste nogle investeringer i Kastруп. Jeg mener blot ikke, hvis man gør dem skrabe, at man kommer op på så store millionbeløb, som der er tale om.

Jeg vil gerne sige om de forslag om motiveret dagsorden, der er stillet, at vi må stemme imod den dagsorden, der er fremsat af hr. Guldberg og hr. Arne Larsen, og jeg mener også, at vi må stemme imod den dagsorden, der er fremsat af hr. Horn og af hr. Bilgrav-Nielsen, som jo kom med i en indskudt sætning. Men over for den vil jeg

gerne have lov til at sige, at det overrasker mig, at hr. Bilgrav-Nielsen, der med bål og brand har talt om prioriteringens nødvendighed, er med. Denne dagsorden er i virkeligheden en dagsorden, der siger: goddag mand, økseskaft, for man kommer jo ikke et skridt længere til problemernes løsning ved at vedtage den. Det mener jeg afgjort ikke man gør, og man kan sige om hr. Bilgrav-Nielsen, at han stod op som en løve, men faldt ned som et lam.

Jeg vil stadig væk understrege, at med det forøgede trafikbehov, man kan forvente, når vi bliver medlem af EF, den store erhvervsmæssige betydning, det vil have at få Storebæltsbroen også internationalt set, turistmæssigt set, og derudover det nationale, at det danske land bliver forenet, er alt dette i sig selv argumentation nok for, at Storebæltsbroen må gå foran.

Nu ved jeg, at formanden ikke kan sætte vores dagsordensforslag under afstemning, men jeg vil gerne sige til alle de medlemmer af andre partier, som — det har vi jo hørt i dag — er enige i, at Storebæltsbroen skal komme først, at de bør sammen med det konservative folkeparti, der her står enigt, stemme imod den dagsorden, der er fremsat af hr. Horn og hr. Bilgrav-Nielsen.

Formanden: Jeg henstiller alvorligt, at man ophører med den støj i salen, der er for øjeblikket.

Horn: Der er stillet 2 spørgsmål til mig, det ene var fra hr. Mads Eg Damgaard vedrørende statsbanernes takster. Jeg gentager, at det er folketinget, der gennem finansudvalget bestemmer, hvad taksterne må være. Man må være klar over, at hvis man ikke tager de takster nu, så skal man skaffe ca. 200 mill. kr. på anden måde, gennem skatter, direkte eller indirekte.

Hr. Valbak talte om, at vores dagsorden ikke forpligtede. Det gør den ikke i dag, men den forpligter på den måde, at ministeren og dermed regeringen i det nye folketingsår skal fremsætte forslag om trafikanelæg, og i det øjeblik de foreligger, kommer vi også ind i en stor drøftelse af prioriteringen. Og dér er vi ved det, som bærer vores dagsordensforslag, nemlig Sverigesforhandlingerne, som først skal afsluttes omkring september, de tekniske ting, vi mangler med

[Horn.]

hensyn til Storebæltshistorien, og endelig hele landets finansielle situation, hvor jo regeringen og folketinget arbejder med at skabe en vis balance for de kommende 3 år. Disse 3 ting er så vigtige for en stillingtagen, at det må være rimeligt, at man vedtager den dagsorden, vi har foreslået. Vi kan ikke tiltræde de to andre dagsordener.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg skal ikke på indeværende tidspunkt blande mig i den debat, der har fundet sted mellem hr. Stæhr Johansen og hr. Guldberg, herunder heller ikke — selv om det var fristende — kommentere hr. Guldbergs bemærkninger om, at de enkelte borgerlige partier nok forekom mere frit stillede i dag, end det var tilfældet før den 11. oktober.

Men jeg vil godt med udgangspunkt i hr. Guldbergs bemærkning om at sylte afgørelsen — og det bliver dermed også lidt af et svar til hr. Valbak — sige, at jeg er af den ganske faste overbevisning, at den afgørelse, der skal træffes, ikke kan træffes i dag, da en række undersøgelser, som jeg skal nævne det, som var igangsat af den tidligere regering, ikke kan være færdige før til september, og da særlig forhandlingerne med svenskerne, som er helt nødvendige for at få tilvejebragt en Saltholmløsning, ej heller kan være færdige før det tidspunkt. Hvis vi først ser på Saltholmløsningen, er vi nødt til at undersøge og færdiggøre undersøgelsen af, hvilken kapacitet det, der både kan blive transitforbindelsen til Saltholm og samtidig den direkte forbindelse til Sverige, har. Hvis vi når frem til den opfattelse, at den har en tilstrækkelig kapacitet, vil vi forhåbentlig i mange år kunne udskyde det, svenskerne ønsker, nemlig den direkte forbindelse fra Dragør via sydspidsen af Saltholm til Limhamn. Det er et spørgsmål om adskillige hundrede millioner kroner, som det vel også er værd at tage med i denne prioriteringsdebat, og dette spørgsmål skal definitivt og endeligt afklares, før man kan nå en overenskomst med den svenske regering. Jeg ved, at den tidligere regering har forsøgt at opnå en sådan overenskomst; det lykkedes ikke, og der er ingen som helst antagelse for, at det ville være lykkedes hurtigere, såfremt den nuværende regering ikke var tiltrådt og

den tidligere regering havde fortsat. Jeg vil altså holde for, at i forbindelse med Saltholmproblematikken er der i relation til undersøgelserne af røret fra Kastrup til Saltholm og forhandlingerne med den svenske regering ikke spildt én eneste dag af den nuværende regering.

På samme måde forholder det sig med øst-vestproblematikken. Det er rigtigt, at jeg udtrykkelig kalder det øst-vestproblematikken, og det er vistnok en opfattelse, jeg deler med den tidligere trafikminister; at vi ikke kan nøjes med at se i de undersøgelser, vi har foretaget og har under foretagelse, alene på en fast forbindelse via Storebælt. Man må se på, om der er andre forbindelser, som giver en trafikalt set bedre dækning. Det er en opfattelse, som kom til udtryk derved, at man i den tidligere regerings periode udvidede Storebæltskommissionens kommissorium med denne Samsø-undersøgelse, en disposition, som jeg fuldt ud kan billige, og som jeg har fulgt op med et aktstykke til finansudvalget, hvor det gav anledning til en del debat, som nu er afklaret.

Jeg må altså holde for, at ganske uanset om man har det ene eller det andet standpunkt, ligger der en række undersøgelser, der skal fuldendes, en række forhandlinger, som skal afsluttes, og jeg vil også holde for, at det på ingen måde er den nuværende regerings hensigt at vente med at fremlægge de nødvendige beslutninger én eneste dag i det kommende folketingsår, efter at disse undersøgelser og disse forhandlinger er afsluttet.

Jeg er enig med hr. Guldberg i — og det griber jo lidt ind i debatten mellem hr. Guldberg og hr. Stæhr Johansen — at de love, der er vedtaget i den tidligere regerings tid, lovene fra 1969 med retningsviseren om udflytningen, og at den skulle ske til Saltholm, loven fra 1970 om organisationen KLV og loven fra 1971 om anlægsstoppet i Kastrup, hver for sig kun har mening, såfremt de ledsages af den endelige perle i perlerækken, nemlig anlægsloven, for så vidt angår Saltholm. Men det er ikke så meget en diskussion, som er i modstrid med en række af de betragtninger, jeg har anført, men nærmere en diskussion, som kan komme i modstrid med nogle af de bemærkninger, der er fremført af hr. Stæhr Johansen.

Derefter et par bemærkninger til hr. Arne

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Larsen. Hr. Arne Larsen har i begge sine indlæg fastholdt målsætningen om en stærkere kollektivisering af transporten, således som jeg også har gjort det i begge mine indlæg, men jeg tør nok sige, at hr. Arne Larsen når til et lidt andet resultat af denne målsætning, end jeg gør. Derfor vil jeg gerne spørge hr. Arne Larsen direkte — og det sker ikke, fordi jeg i realiteten er meget uenig med hr. Arne Larsen, men jeg er uenig med hr. Arne Larsen med hensyn til det dagsordensforslag, han har stillet — om han anser en Saltholmløsning for at være bedre i overensstemmelse med en målsætning om at kollektivisere trafikken end en fast forbindelse over Store-Bælt. Jeg har meget vanskeligt ved at se, at man ud fra den målsætning, hr. Arne Larsen har nævnt, kan komme til det resultat, og da vi vel har den skik her, som vi også har alle andre steder, at der bør være en vis overensstemmelse mellem de målsætninger, vi sætter op, og som har et ganske udmærket socialistisk præg, så var det måske også rimeligt, om der var en sammenhæng mellem målsætningerne og den konklusion, hr. Arne Larsen nåede frem til, men det var der ikke.

Jeg må meddele, at jeg af de årsager, jeg har nævnt her, på regeringens vegne kan tiltræde den af hr. Horn fremsatte dagsorden, men ikke kan tiltræde hr. Stæhr Johansens og hr. Guldbergs dagsordener.

(Kort bemærkning).

Guldberg: Ja, det er kun en kort bemærkning, og det er alene for at sige, at efter de udtalelser, der er faldet, også sidst fra ministeren, kan vi jo ikke være så forfærdelig meget i tvivl om, hvor denne debat bærer hen. Man kan vel konstatere, at der nu igen adskillige år har været bred enighed i folketinget om, at disse beslutninger ikke bør udsættes, og at man ved passende lejligheder og altså også ved denne alligevel kan nå frem til, at der i hvert fald er et flertal, der mener, at det skal man vente med.

Når jeg derfor tager ordet, er det kun for at tage fat i én bemærkning fra ministeren i hans sidste indlæg her, som kunne give anledning til misforståelse. Jeg tror ikke, den er ment således, men jeg vil gerne bede mi-

nisteren om at sikre, at han ikke skal forstås således. Ministeren sagde nemlig med henblik på den situation, der ville opstå, hvis man nu vedtog den dagsorden, der er fremsat af hr. Horn og hr. Bilgrav-Nielsen, at så ville der ikke blive spildt én dag, før man ville komme til folketinget med det beslutningsgrundlag.

Men så omtalte ministeren, hvad det var for ting, han gerne ville have klaret op, inden han kom til dette, og dér inkluderede han, så vidt jeg forstod ministerens udtalelser, også forhandlingerne med den svenske regering. Og dér vil jeg altså advare ministeren — og jeg vil sige, at det er næsten ikke noget tilsagn om nogen sinde at komme med noget — hvis dette er en forudsætning. Det skulle nemlig undre mig, om der ikke vil ske det for ministeren, som det hidtil har været tilfældet, at når man skal til at drøfte realiteter med den svenske regering om konsekvenser af anlæg af en lufthavn på Saltholm, vil man først blive stillet over for den indvending, at det kan man ikke fra svensk side tage stilling til, før man i Danmark har taget stilling til, om man vil anlægge en lufthavn på Saltholm og hvornår. Det vil altså sige, at hvis dette forbehold, at disse forhandlinger skal være afsluttet, skal tages for den ordlyd, det faldt med her fra talerstolen, så har man låset sig ind i en ring, hvor man kan blive ved med at køre. Jeg går ud fra, at det ikke var meningen, men jeg tror nok, det ville være rigtigt af ministeren, om vi lige fik klaret det op.

Formanden: For at undgå misforståelser med hensyn til taletid gør jeg opmærksom på, at når ordførere og andre har haft ordet i to omgange, er der kun korte bemærkninger tilbage. Undtaget herfra er, når der er stillet et forslag om motiveret dagsorden; så har de, der ikke har haft lejlighed til at udtale sig om denne dagsorden, ret til at få ordet i fem minutter, men så vidt jeg kan skønne, har samtlige ordførere haft lejlighed til at udtale sig om dagsordenerne, så der nu kun er korte bemærkninger tilbage for ordførerne.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen: Ja, så kan det blive vanskeligt for mig at få afkrævet ministeren alle

[Bilgrav-Nielsen.]

de svar, som han stadig ikke har givet mig, og jeg skal derfor nøjes med én gentagelse.

Jeg spurgte ministeren, om han havde dækning for i regeringen, at fremtidige store trafikinvesteringer — og det drejer sig her om de 4-5 store projekter, som ministeren ønsker at sætte i gang til efteråret — når disse projekter er sat i gang, ikke kan berøres af en eventuel begrænsning af de statslige udgifter. Jeg tror, vi må bede ministeren om at give os et svar, når vi forlanger det; det er i folketingets interesse.

Så vil jeg gerne sige til hr. Stæhr Johansen, som ironiserede lidt over min deltagelse i den fremsatte dagsorden, at hvis hr. Stæhr Johansen lagde mærke til mit første indlæg, ville han vide, at vi gjorde opmærksom på, at det efter vor opfattelse varer længe, inden der er plads til, at vi begynder på et af disse store anlæg. Jeg nævnte intet årstal, men jeg nævnte, at hovedinvesteringerne i motorvejsanlæggene må være færdige først, og så kommer vi i hvert fald frem til omkring 1980. Det vil sige, at der er god tid til, at vi overvejer disse ting nøjere, og når ministeren ikke i dag har forelagt en prioriteringsliste eller et vurderingsgrundlag for en prioritering — for jeg tror, hr. Stæhr Johansen må være enig med mig i, at det har ministeren ikke — så er det på sin plads, at vi forlanger dette af ministeren, og jeg synes, det er godt, at også den socialdemokratiske gruppe mener, det er nødvendigt at stille et sådant forlangende til ministeren.

(Kort bemærkning).

Arne Larsen: Ministeren siger, at vi skal se at få forhandlet med svenskerne, og at det skal gøres hurtigt osv. osv., men ministeren har altså stadig væk ikke fattet, at svenskerne ikke vil forhandle, før vi har truffet en afgørelse, de vil altså have at vide, hvornår vi går i gang. Så siger ministeren: ja men så skal vi have en anlægslov. Ja men herregud, det er da ikke sikkert, at hr. statsråd Norling er tilfreds med, at vi kommer med en anlægslov. Så vil han stadig væk sige: hvornår går I i gang, og hvornår er I færdige? Og det kan han altså stadig væk ikke få svar på.

Med hensyn til den kollektive trafik finder ministeren stadig væk, at der er nogle

modsatninger i min opfattelse, fordi jeg går ind for en Saltholmløsning. Så må jeg spørge ministeren: ja men flytrafik, er det ikke kollektiv trafik? Er det andet end kollektiv trafik, det meste af det, der foregår ude i Kastrup lufthavn, i alle tilfælde de 99 pct.? Derfor, når man går ind for og satser på et ordentligt og forbedret trafik anlæg dér, så er det også at støtte den kollektive trafik.

Men dertil kommer, at alle de mennesker, der skal bringes over på Saltholm eller til Kastrup, eller hvor de skal bringes hen, bør bringes derud via et kollektivt trafiksystem, og jeg tror, at den eneste måde, hvorpå Amager får et kollektivt trafiksystem og en S-bane, er ved, at vi gennemtvinger et anlæg af en Saltholmlufthavn. Derved kan vi måske også løse Amagers kollektive trafikproblem, for vi må bringe de mange millioner mennesker, der skal til og fra Saltholm, frem og tilbage gennem et kollektivt tilbringersystem. Hele det øvrige københavnske kollektive trafiksystem hænger så nøje sammen med, hvordan vi løser det lufthavnsspørgsmål, at der er ingen modsætninger.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Hr. Guldberg og hr. Arne Larsen trækker spørgsmålet om de svenske forhandlinger ind i billedet, og jeg vil ganske klart sige, at når vi skal til at indgå den fornødne aftale med svenskerne, vil regeringen have klargjort sit synspunkt med hensyn til de forskellige tidspunkter: projekterings-tidspunkt, anlægstidspunkt, præcis som svenskerne ønsker det, idet jeg er ganske enig med hr. Guldberg i, at før får vi ikke den definitive aftale med svenskerne, som af mange årsager er nødvendig, også i forbindelse med de linjeføringer, jeg har snakket så meget om: Kastrup-Saltholm og Dragør-sydspidsen af Saltholm-Limhamn.

Derefter til hr. Bilgrav-Nielsen, der rejste spørgsmålet om, hvorledes sammenhængen vil være imellem den efterspørgselsfremmende effekt, som vil opstå på anlægstidspunktet i forbindelse med disse store investeringer, når de bliver finansieret med udenlandsk lånoptagelse, og statsfinanserne. Nu skal jeg ikke gå ind på nogen lang nationaløkonomisk redegørelse på dette tidspunkt, men blot understrege, hvad hr. Bilgrav-Nielsen meget vel ved, at statsfinan-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

serne er et af de elementer, der indgår, når efterspørgselspresset skal opgøres, at den indkomstvirkning, som vil udgå i anlægsperioden for de store projekter, vil være et andet element, og at der vil indgå i efterspørgselspresset 117 andre elementer, som man skal tage stilling til, når man skal opføre den samlede økonomiske balance med den samlede efterspørgsel på den ene side og det samlede udbud på den anden side. Det vil sige, at hvis man skal følge hr. Bilgrav-Nielsens ord til den yderste detalje, skal man ind på en styring eller en prioritering — men vi kan lige så godt kalde det en styring, for det er det, der er tale om — ikke alene med hensyn til den efterspørgselsvirkning, der udgår fra statsfinanserne, eventuelt fra de pågældende anlægsprojekter, men også med hensyn til de 117 andre elementer, som indgår i den samlede efterspørgsel her i samfundet, som i forhold til det samlede udbud i samfundet giver den realøkonomiske balance, som vi alle sammen tilstræber så inderligt.

Hr. Arne Larsen har jeg svaret angående Sverigespørgsmålet, og jeg må blot tage til efterretning, at hr. Arne Larsen prioriterer den kollektive flytrafik højere end anden form for kollektiv trafik.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen: Jeg opfatter ministerens besvarelse af et af mig tidligere stillet spørgsmål om påvirkning af samfundsøkonomien ved lånoptagelse og investering i de store anlæg således, at der er en påvirkning af den samlede samfundsøkonomiske balance, når vi sætter os for et så stort indenlandsk forbrug, som det vil være at iværksætte så store projekter på én gang. For så vidt er jeg tilfredsstillet med besvarelsen.

Det andet spørgsmål, som jeg rejste, gik ministeren uden om én gang til. Jeg skal derfor tillade mig at citere fra ministerens redegørelse og beder om et konkret svar; på side 9 hedder det i ministerens redegørelse:

„Det er endvidere regeringens opfattelse, at anlægsarbejderne, når de er påbegyndt, skal gennemføres i den takt, som de rent tekniske og anlægsmæssige forhold betinger, og ikke bestemt af de veksellende statsfinansielle situationer med den samfundsøkonomiske fordyrelse af projekterne, som en sådan ujævn rytme ville medføre.“

Har ministeren regeringens tilsagn om, at trafikministerens store projekter, hvis de bliver sat i værk, ikke skal berøres af eventuelle fremtidige nedskæringer i statsbudgettet?

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg kunne aldrig finde på at benægte, at igangsættelsen af en række af disse trafikprojekter lige så vel som andre projekter af investeringsmæssig karakter naturligvis virker efterspørgselsfremmende og på den måde indgår i den samlede efterspørgsel. Jeg siger blot, at skal vi foretage en prioritering i forhold til efterspørgselspresset eller i forhold til den samlede efterspørgsel, er det ikke nok at medtage det efterspørgselspres, som udgår fra statsfinanserne eventuelt for de store trafikprojekter, som er nævnt her, så må man tage samtlige elementer op, som indgår i den samlede efterspørgsel i samfundet. Hermed er i og for sig også besvaret det andet spørgsmål, idet disse investeringer naturligvis også vil få relation både til statsfinanserne som sådan og til de andre efterspørgselsfremmende elementer, når vi diskuterer den samfundsøkonomiske balance.

Formanden: Jeg tror, tidspunktet er inde, da de korte bemærkninger snart må ophøre.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen: Når ministeren for syvende gang, tror jeg, nægtede at besvare det helt konkrete spørgsmål, må jeg konstatere, at ministeren ikke har regeringens tilsagn om dette.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslag om motiveret dagsorden af Horn og Bilgrav-Nielsen (se sp. 5955)

vedtoges med 87 stemmer mod 41; 23 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Hermed bortfaldt det af *Stæhr Johansen* fremsatte forslag om motiveret dagsorden (se sp. 5958) og det af *Guldborg* og *Arne Larsen* fremsatte forslag om motiveret dagsorden (se sp. 5962).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 15 medlemmer til rigsretten og 2 stedfortrædere for hver af disse.

(Jfr. tidenden sp. 3445).

Formanden: Hertil har grupperne udpeget følgende, der er valgt som medlemmer og stedfortrædere i den angivne rækkefølge:

1) Borgmester *Edel Savnte*, København, med stedfortrædere:

borgmester, skoledirektør *V. Christensen*, Frederikshavn, og borgmester *Børge Schmidt*, København.

2) Borgmester *Svend Åge Andersen*, Svendborg, med stedfortrædere:

borgmester *Henning Rasmussen*, Esbjerg, og *Erh. B. Schmidt*, Væggerløse.

3) Direktør *Niels Arnth-Jensen*, Hellerup, med stedfortrædere:

bankdirektør *Egsgaard-Pedersen*, Herning, og trafikkontrollør *Henning Tellerup*, Korsør.

4) Amtmand *Jørgen Elkjær Larsen*, Hillerød, med stedfortrædere:

købmand *Holger Christensen*, København, og gårdejer *Viggo Nielsen*, Skælskør.

5) Forbundsformand *Thomas Nielsen*, København, med stedfortrædere:

næstformand i LO, *Kai Petersen*, København, og forbundsformand *Børge Aanæs*, Greve Strand.

6) Direktør *Søren Bjerregaard*, Århus, med stedfortrædere:

amtsrådsmedlem *Svend Madsen*, Baling, og borgmester *Kr. Thule Hansen*, Gislev.

7) *Johannes Nicolajsen*, Tønder, med stedfortrædere:

borgmester *Torkild Feldvoss*, Kastrup, og *Kresten Gjøtttrup*, Randers.

8) *Jørgen Fris Christensen*, Albertslund, med stedfortrædere:

Gunhild Due, Bjert, og *Ove Larsen*, Nærum.

9) Direktør *Mailand-Christensen*, Ringsted, med stedfortrædere:

fru *Lydia Christensen*, Herning, og proprietær *Knud Jørgensen*, Sindal.

10) Gårdejer *Erik Boesen*, Fjelstrup, med stedfortrædere:

borgmester *Jens Mathiasen*, Herning, og redaktør *Hans Bagge*, Holstebro.

11) Amtmand *N. Elkær-Hansen*, Rønne, med stedfortrædere:

borgmester *Holger Larsen*, Odense, og borgmester *Einar Dahl-Nielsen*, Rødovre.

12) Borgmester *Frode Christensen*, Årslø, med stedfortrædere:

statsaut. revisor *C. C. H. von Rosen*, København, og landsretssagfører *Filip Jørgensen*, Nykøbing F.

13) Borgmester *Willy Sørensen*, Vejle, med stedfortrædere:

borgmester *Peter Kjærgaard*, Skive, og *Johan Andersen*, Bylderup-Bov.

14) Cand. jur. *Knud-Erik Ziirsén*, København, med stedfortrædere:

advokat *Jens Bühl*, København, og fhv. folketingsmand *Niels Mørk*, Helsingør.

15) Direktør, cand. polit. *Poul Vissing*, Vedbæk, med stedfortrædere:

arkitekt *Flemming Grut*, København, og skovrider *Marstrand-Jørgensen*, Langesø.

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Boligudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om ændring af lov om realkreditinstitutter, forslag til lov om ændring af lov om boligbyggeri og forslag til lov om ændring af merværdiafgiftsloven. (Ændring af reglerne om byggegodtgørelse) samt over forslag til lov om ændring af lov om midlertidig regulering af boligforholdene. (Om forbedringer m. v.) og forslag til lov om ændring af lov om midlertidig regulering af

[Formanden.]

boligforholdene. (Om ændring af § 33). Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forureningsbekæmpelse har afgivet betænkning over forslag til lov om foranstaltninger mod forurening af havet med andet end olie og forslag til lov om ændring af lov om foranstaltninger mod forurening af havet med olie og andre materialer. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om film og biografer har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om svangerskabshygjæjne og fødselshjælp, forslag til lov om ændring af lov om udøvelse af jordemodergerning og forslag til lov om ændring af lov om offentlig sygesikring. (Fødselshjælp m. m.) har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Medlem af folketinget Hans Kjær har meddelt mig, at han ønsker til justitsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren tage initiativ til at sikre rimelige vilkår for varedistributionen i byernes cityområder?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 18. maj, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om udlån til yngre landmænd.

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om fritidsundervisning m. v.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af selskabs-skatteloven.

4) *Tredje behandling af:*

Forslag til møntlov.

5) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om afrunding af visse ørebeløb.

6) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om bekæmpelse af kønssygdomme. (Udskydelse af revision).

7) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov for Færøerne om bekæmpelse af kønssygdomme. (Udskydelse af revision).

8) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om skolelægeordning.

Mødet hævet kl. 17.39.

99. møde.

Torsdag den 18. maj kl. 13.

Formanden: I skrivelse af gårs dato meddeler ministeren for forureningsbekæmpelse, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om miljøbeskyttelse.

Indfødsretsudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om indfødsretsmeddelelse. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om naturgasforsyning har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Socialudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om ændring af lov om omsorg for invalidepensionister og folkepensionister. (Tilsyn, refusion, forhøjelse af beløb til personlige fornødenheder). Eksemplarer vil blive omdelt.

Det er meddelt mig, at *Lennart Larson* ønsker at udtræde af udvalget angående for-