

[Bilgrav-Nielsen.]

må vi forlange en vurdering af den enkelte investerings samfundsøkonomiske konsekvenser. For det andet må vi, som jeg lige nævnte, forlange en kortlægning af gevinst eller tab ved udskydelse eller fremskyndelse af en investerings gennemførelse; det er det, man kalder for dynamisk planlægning. For det tredje må vi, hvor det er muligt, forlange en sammenstilling af alternative muligheder.

Med disse ord skal jeg udtrykke det radikale venstres ønske om, at arbejdet i det trafikpolitiske udvalg vil føre til, at vi får sådanne bedre og grundigere oplysninger, således at vi er i stand til at træffe de rigtige beslutninger.

Arne Larsen: Atter har vi her i folketinget en større trafikpolitisk debat. Den direkte anledning hertil er den, at folketinget har nedsat et trafikpolitisk udvalg, hvis formål og opgave, som ministeren sagde det i sin redegørelse i tirsdags, er at skabe det politiske grundlag for en langtidsplanlægning inden for trafikområdet og dermed også et grundlag for at fastsætte rækkefølgen for et antal påtrængende og vigtige investeringer, som hver for sig er så store, at de af økonomiske grunde i god tid må placeres i en indbyrdes rækkefølge. Herom kan vi ikke blive uenige; det er en fornuftig og samfundsgavnlig målsætning, som mit parti støtter fuldt ud.

Som optakt til udvalgets løsning af denne opgave fik vi trafikministerens redegørelse og nu i dag denne debat, som så forhåbentlig afklarer en række problemer og samler folketinget om en storstilet trafikpolitisk målsætning og anviser vejene til dens løsning så godt, som det nu kan gøres i dag på baggrund af det erfaringsmateriale, vi indtil nu har indsamlet.

For 7 år siden havde vi en lignende stor debat her i folketinget om indplacering af de store trafikinvesteringer på basis af en meget grundig betænkning afgivet af det trafikøkonomiske udvalg i efteråret 1961. Udvalget havde arbejdet grundigt i 6 år, inden det afgav betænkning, og det var vel den største ekspertise, der kunne samles, som her udførte et grundlæggende arbejde. Betænkningen blev da også vel modtaget, og hovedlinjerne blev tiltrådt af hele folke-

tinget, praktisk taget da; der var ingen større uenighed. Men hvordan er det siden hen gået i praksis?

Det blev dengang meget kraftigt slået fast, at noget afgørende måtte ske i hovedstadsområdet, at en række trafikopgaver her måtte løses i hurtig rækkefølge, hvis der ikke skulle ske en hastigt stigende forværring af trafikforholdene, at det var livsnødvendigt at udvikle den kollektive trafikbetjening — og her pegede man især på S-baner, tunnelbaner — og man slog fast, at de samlede investeringer i offentlige trafikkanlæg i Stor-københavn måtte sættes væsentligt i vejret i de nærmeste år.

Hvor langt vi er nået efter den almindelige tilslutning til dette program, ja, det ved jo enhver. Af de meget omtalte nye S-baner har man nu udsigt til, efter at alle kræfter er blevet koncentreret om Køgebugtbanen, at den første stump af denne bane fra Dybølbro til Vallensbæk kan blive åbnet om 2-3 år. Det skulle altså tage 10 år at løse denne lille beskedne opgave. Hvor langt er vi nået med tunnelbaneprojektet? Ja, vi har omsider vedtaget en Citylinje. Visse bundundersøgelser pågår, og projekteringen er begyndt, men hvornår begynder det egentlige anlægsarbejde mon? Og hvor mange år endnu skal vi vente, før denne linje er en realitet?

Store-Bæltsbroen indgik jo også dengang i drøftelserne, alle var enige om dens nødvendighed, og at det hastede. En lov om forundersøgelser blev vedtaget og iværksat, men det har vist endnu lange udsigter, før denne opgave løses; det kommer i alle tilfælde ikke til at gå efter det skema, som det trafikøkonomiske udvalg fremlagde, hvor efter en Store-Bæltsbro skulle tages i brug omkring 1972-73, altså om 4 år.

Jeg fremhæver disse ting for at slå fast, at det ikke nytter meget at holde store og smukke taler om nødvendigheden af storstilet indsats på det trafikpolitiske område, hvis man ikke vil lade handling følge efter de smukke ord — og det har i høj grad manglet på handling. Her kan alle de gamle partier og tidligere regeringer tage hinanden pænt i hånden og dele ansvaret for, at vi stadig væk ikke har fået løst en række trafikmæssige opgaver på tilfredsstillende måde.

Nu skal dette ikke forstås som et surt an-