

[Sigsgaard.]

der tilsyneladende bliver tale om her, og det forekommer mig endnu mere ufatteligt, at de tør vende hjem og fortælle det.

VS går ikke med til en lufthavn, der er 1 milliard kr. dyrere, end den behøver at være. Og når ministeren over for udvalget har oplyst, at Sydamaegers driftsøkonomi vil være ringere end Saltholms, så hviler det på forkerte forudsætninger. Dels er lufthavnstunnelen ikke indregnet for Saltholm, dels er de anvendte trafikprognoser usandsynlige, som det også er påvist af Byplanlæggerforeningen i dens henvendelse her til tinget. I denne henvendelse peger man i øvrigt på, at det aldrig har været undersøgt, om ikke Kastrup kan udbygges, så at en ny storlufthavn simpelt kan spares. Der er noget, der tyder på det. Hvis det er tilfældet, så kan der spares endnu 1 milliard kr. På den baggrund går jeg ud fra som en given ting, at den teknisk-økonomiske undersøgelse, som foreslås i henvendelsen fra Byplanlæggerforeningen, iværksættes, inden beslutningen træffes.

VS finder altså, at der ikke er meget, der taler for Saltholm, og at det må undersøges, om Kastrup kan udbygges. Derved kan den støjmæssigt uforstyrrelige overgangsudbygning af Kastrup måske også helt eller delvis undgås.

Tilbage har jeg kun en enkelt bemærkning om et storkøbenhavnsk trafikskab. Et sådant kan der så sandelig være god brug for, men når ministeren taler om at udskille S-banerne fra DSB, så henstiller jeg, at der optages drøftelser med kommunerne, inden der foretages noget som helst, sådan at kommunerne ikke bindes på forhånd. Jeg håber også, at ministerens ord forleden skal forstås på den måde.

Alt i alt er VS altså ikke særlig enig med flertallet af partierne om trafikpolitikken. På en del punkter er vi dog enige med de radikale, og især var det en glæde at høre den radikale ordførers klare beskrivelse af, hvordan en seriøs planlægning bør gribes an.

Til allersidst en bemærkning, som trænger sig på efter debatten her i dag. Det forekommer mig, at der er grund til at advare imod den alt for store begejstring for store trafikprojekter. Det kan så nemt gå ud over de store sociale og kulturelle opgaver, som vi står over for, og som har

store betydning for hovedparten af befolkningen end ambitiøse trafik anlæg.

Kai Moltke: Jeg tror, det er et fremskridt, at man for første gang har et trafikudvalg, som tager spørgsmålene op til samlet løsning, og jeg synes i og for sig, at en række af problemerne er stillet temmelig logisk og temmelig konsekvent op af trafikministeren i den redegørelse, som han her har givet. Beslutningerne, den egentlige prioritering, og hvad man vælger, er ikke noget, folketinget afgør her i dag, men har man ikke i visse hovedspørgsmål et perspektiv, risikerer man meget let at blive forsinket, for det er selvfølgelig altid billigere i øjeblikket at udsætte, men det er somme tider på lang sigt betydeligt dyrere, hvis man ikke rettidigt tager problemerne op.

De ting, jeg savner i redegørelsen fra ministeren for offentlige arbejder, hænger i og for sig sammen med vort samfunds struktur. Prioriteringen af trafik anlæg osv. har to sider, som er forudsætningen for en rigtig løsning.

At man har et perspektiv, en generalplan, for det danske samfunds udvikling og fordeling af midlerne, fordeling af investeringerne og fordeling af arbejdskraften, det er den ene side, og en sådan generalplan for udviklingen savnes, bortset fra at man flytter visse dele af administrationen til provinsen.

Den anden side er, om man har visse faste perspektiver om retningen og linjen for de kommende års økonomiske og handelspolitiske udvikling. For har man ikke noget perspektiv her, så opstår meget let begrebet fejlinvesteringer, som kan blive dyre bagefter. Jeg må altså understrege her til at begynde med, at i prioriteringen er alt afhængigt af, om denne foregår ud fra de rigtige præmisser.

Så vidt jeg forstår, er et af de forhold, som i øjeblikket danner baggrunden for den økonomiske udvikling, at det er Danmarks nuværende, måske forbigående, politik, at man sigter imod et større nordisk samarbejde, et større nordisk økonomisk fællesskab og om muligt en nordisk union. Men har man et sådant økonomisk perspektiv, så medfører det jo også rent trafikmæssige følger, hvis man selv tror på, at et sådant perspektiv er det grundlæggende.