

[Stæhr Johansen.]

nem Jylland og den manglende tilslutning til den stykvisse udbygning af motorvejen på Fyn, bare for at nævne et par eksempler. Man må vel erkende, at planlægningen ikke har været det mest fremtrædende. Man er begyndt på alt for meget og har fået for lidt ført til ende.

Nu skal jeg ikke ensidigt give de skiftende trafikministre skylden for denne misere. Der har også været en tendens hos de ligeledes skiftende finansministre til at lade trafikinvesteringerne holde for, hver gang økonomiske vanskeligheder krævede, at der skulle spares på de offentlige budgetter. Naturligvis må alle områder spare, når man skal skære de offentlige budgetter ned, men de produktive investeringer, som er med til at forøge vor konkurrenceevne, er vel nok blevet ramt for hårdt. Jeg er her enig med trafikministeren i hans betragtninger over den forskel, der er på anlægsudgifter, som er produktive og kan forrente sig, og udgifter, der ikke er det.

Der har også været en vis form for eksperimentering med hensyn til den værdi, man har tillagt de forskellige opgavers løsning, og også dette har et ansvar for forsinkelserne. Her må det fremhæves, at på trods af at materialet foreligger, findes der ikke i Danmark i dag en prioritering af, hvorledes arbejderne skal gennemføres på en fornuftig måde. Her er jeg lidt uenig med hr. Horn, når han siger, at man skal endnu en gang tænke sig om. Jeg tror, vi har tænkt os om i alt for mange år.

Til de store opgaver hører en fast forbindelse over Store-Bælt, således at vest-øst bliver en enhed. Det er det første og det største spørgsmål for os. Dernæst er der spørgsmålet om en storlufthavn på Saltholm med dertil hørende tunneler og en bro til Sverige. Så er der de øvrige trafikopgaver, herunder den såkaldte HH-linje. Derudover er der nærtrafikken i Storkøbenhavn, som også i perspektivplanen indtager en meget fremtrædende plads.

Det er naturligt, at der i folketinget er forskellige opfattelser af denne prioritering, og jeg tror endda, at dette også gør sig gældende inden for de enkelte partier. Men må jeg med det samme sige, for at ingen skal være i tvivl, at det konservative folkeparti står fast på sin opfattelse af — såvel af nati-

onale hensyn som af hensyn til medlemskabet af EF og det dermed forøgede transportbehov — at konkurrencen med Hamburg samt egnsudviklingen med udflytning af virksomheder fra København stiller så store krav, at en forbindelse over Store-Bælt må have førsteprioritet. Jeg er her enig med ministeren, når han siger, at tiden må være inde til handling, og at der nu må træffes en beslutning, der prioriterer de store trafikinvesteringer såvel i tid som i penge.

Jeg er derimod ikke ganske enig med ministerens oplæg, som tenderer imod en noget billigere løsning, men efter min mening også en væsentlig ringere løsning af Store-Bæltspørgsmålet for at skaffe midler til en fast forbindelse mellem Jylland og Samsø. Ministerens synspunkter på dette område er jo langt fra ukendte i offentligheden, idet ministeren på en række møder rundt om i landet har udtalt sig for denne løsning.

Medens de tekniske muligheder for en Storebæltsbro takket være mange års udvalgsarbejde er meget grundigt belyst, foreligger der til dato kun ganske få og ufuldstændige oplysninger om Samsøforbindelsen. Ganske vist har ministeren jo søgt at bøde på dette forhold ved at beordre bundundersøgelser m. v. foretaget, idet midlerne hertil bliver taget af motorvejspenge. Det udvalg, som blev nedsat i den forrige regerings tid, afgav i efteråret en delbetænkning om Storebæltsforbindelsen, som netop udtrykkelig nævner, at man endnu ikke har mulighed for nærmere at undersøge problematikken omkring en Samsøforbindelse. Man må her erindre, at Samsøforbindelsen af alle ansvarlige partier i folketinget har været anset som et supplement til Storebæltsforbindelsen, når dennes kapacitet er ved at være fuldt udnyttet. Jeg synes, at dette kom tydeligt frem i den udtalelse, som tidligere trafikminister Horn fremsatte her i folketinget den 16. januar 1969, hvor han pegede på, at man omkring år 1990, hvis der blev behov derfor, udover et Storebæltsanlæg kunne lave en halv forbindelse til Samsø i første omgang og så gøre den færdig år 2000. Jeg ved ikke, om hr. Horn i dag har den samme opfattelse, som han havde i 1969 — jeg syntes det ikke, da jeg hørte hans tale — men det kan vi jo få bekræftet senere i eftermiddag.

Udgangspunktet må for mig at se herefter