

[Bilgrav-Nielsen.]

hos folketingets medlemmer og i særdeleshed hos den tidligere regering og gør det på en sådan måde, at man er helt sikker på, at der vil følge et klart udspil fra ministeren om, hvorledes der skal prioriteres. Hvad får vi så? Vi får en bemærkning fra ministeren om, at han slet ikke ønsker at deltage i nogen prioriteringsdebat, men ganske enkelt vil gennemføre alt på én gang. Han vil til efteråret — om skæbnen vil det, burde han nok have tilføjet — fremsætte et lovforslag om etablering, ikke blot af et fast anlæg over Store-Bælt, men tillige et over Samsø. Han vil tillige til efteråret fremsætte lovforslag om anlæg af en lufthavn på Saltholm og om anlæg af en fast forbindelse over Øresund fra København til Malmø, foruden at der naturligvis snarest må bygges en fast forbindelse mellem Helsingør og Hålsingborg. Skal vi løseligt anslå, at de samlede udgifter her til bliver 10-12 milliarder kr?

Ministerens har jo tidligere bragt sig i den situation i folketinget, at han måtte trække en trafikplan tilbage. Jeg tror, at ministeren kunne komme i den situation igen, hvis han fortsætter på denne måde. Der er ingen realiteter efter vor opfattelse i at forestille sig, at disse kæmpemæssige opgaver kan sættes i gang på én gang.

Hvad angår ministerens, synes jeg, ret fantastiske spekulationer om, at disse anlæg, hvis de finansieres ved udenlandske lån, kan gennemføres uden at indvirke på samfundsøkonomien, skal jeg senere vende tilbage hertil, men jeg vil gerne først gøre et par mere principielle bemærkninger om prioriteringsproblemet.

Vi må sige, at desværre er grundlaget for denne trafikdebat som for tidligere trafikdebatter for dårligt; det adskiller sig ikke væsentligt fra tidligere på det punkt. Jeg håber, det kommer til at adskille sig fra de fremtidige debatter. Vi har helt enkelt sat en debat på dagsordenen om prioritering af de omtalte trafikopgaver uden at vide noget om, hvor store beløb vi årligt bør anvende på disse opgaver.

Vi kan ved at slå op i det seneste 3 års budget se, at for et givet finansår, 1970-71, var statens nettoudgifter til trafik 2,1 milliard kr., hvilket svarede til 6,3 pct. af statens samlede nettoudgifter det samme år. Vi får samtidig oplyst, at antallet af statsan-

satte i trafiksektoren pr. 1. april 1971 var godt 23.000 heltids, svarende til 14,3 pct. af samtlige statsansatte. Men er dette rimelige tal, målt i forhold til forbruget på andre områder? Vi ved intet om det, vi mangler nemlig stadig undersøgelser og vurderinger af f. eks., hvor stor den samfundsøkonomiske nyttevirkning er af investeringer i de forskellige formål.

Perspektivplanredegørelsen var et udtryk for, at den tidligere regering ønskede at nå i retning af, hvad jeg her har efterlyst, men det kræver, at redegørelsen bliver fulgt op. I det radikale venstre mener vi, at det er strengt nødvendigt, at dette sker. Perspektivplanredegørelsen viser ganske tydeligt, at vi ellers løber ind i en udvikling, vi ikke har kontrol over.

For trafikinvesteringernes vedkommende har perspektivplanudvalget peget på nødvendigheden af, at der foretages en neddæmpning, og har direkte peget på det betænkelige i samtidig at gennemføre begge de to største trafikopgaver inden for perioden indtil 1985. Når ministeren i sin redegørelse siger, at der allerede i perspektivplanredegørelsen var regnet med delvis samtidig gennemførelse af den faste forbindelse over Store-Bælt og lufthavnen på Saltholm, så er dette rigtigt, for så vidt angår den opstillede trafikplan, men det væsentlige er her, at arbejdsgruppen bag perspektivplanredegørelsen ud fra samfundsøkonomiske overvejelser ikke kunne godkende trafikplanen. Dette kan ministeren konstatere ved at læse gruppens udtalelse side 225 i redegørelsen.

Det radikale venstre ønsker ikke at sidde denne advarsel overhørig, hvorfor vi allerede før valget i 1971 gav udtryk for, at der efter vor opfattelse måtte ske en reduktion af trafikinvesteringerne. Den udvikling i samfundsøkonomien, der siden har tegnet sig, har understreget nødvendigheden af denne begrænsning. Det vil sige, at den trafikprioritering, vi nu skal i gang med, efter vor opfattelse må være en prioritering inden for snævrere økonomiske rammer end hidtil. Dette sidste må betyde, at vi styrker vort beslutningsgrundlag.

Vi har hidtil, når vi har debatteret og truffet beslutning om store anlæg, nøjedes med at foretage rent trafikøkonomiske undersøgelser og dette endda ikke særlig grundigt. Hvad interesse har det f. eks. at få at vide,