

[Bilgrav-Nielsen.]

at 5 milliarder kr. investeret i en lufthavn på Saltholm i løbet af så og så mange år vil være forrentet og afskrevet og måske endda give overskud, hvis vi ikke samtidig får at vide, hvilke følgevirkninger en sådan investering vil få på andre områder, f. eks. investering i veje, hvilke problemer det vil give for byudviklingen, for yderligere koncentration af erhvervsudviklingen i et område, hvor den modsatte udvikling er ønskelig? Og hvad med miljøet? Hvad er der miljømæssigt vundet ved at flytte en eksisterende lufthavn fra ét område til et andet, når der dermed lukkes op for en betydelig ekspansion i lufthavnen? Har man overhovedet ved en sådan disposition opnået nogen miljømæssig gevinst? Det kan der nok rejses tvivl om.

Særlig hvad angår vurderinger af den kollektive trafik over for den individuelle, mangler vi konkret materiale. I Københavnsområdet er situationen jo ganske enkelt den, at vi, hvad angår tunnelbaner, motorveje, S-baner og busforbindelser, ikke har seriøse vurderinger, der gør det muligt virkelig at afveje disse transportformer over for hinanden. Vi har masser af vedtagelser, som vi nu er usikre over for, og andre, som vi med sikkerhed ved vi aldrig skulle have besluttet. Det sidste gælder især Søringen, og jeg tror, dette vil gentage sig, hvis man beslutter at etablere en motorvej i Godsbaneringen, hvad vi følgelig må gå imod.

Efter det radikale venstres opfattelse bliver vi nødt til at skaffe os mere viden om de enkelte trafikarter af miljømæssige, af trafikikkerhedsmæssige og af økonomiske grunde. Derfor bliver vi nødt til at sætte en dansk trafikforskning i gang. Det er ikke tilstrækkeligt, at vi her i landet har et par mand, som opsamler forskningsnyheder fra udlandet. Vi må kunne omsætte disse oplysninger til danske forhold, og vi må derudover gennemføre en egentlig dansk forskning på trafikområdet. Dette kunne i øvrigt være en værdig afløsning for den hensygnende trafikkommission.

Hvad i øvrigt angår de københavnske trafikproblemer, mener vi i det radikale venstre, at vi her i folketinget snarest må klare af, hvilke opgaver der er statens, og hvilke ikke. Vi kan allerede nu sige, at trafikbehov

skabt af kommunale initiativer som f. eks. etablering af et nyt byområde på Amager — om noget så tåbeligt skulle blive besluttet — helt og aldeles må være kommunens egen sag.

Hvad derefter angår motorvejsanlæggene, vil jeg gerne give udtryk for, at vi i det radikale venstre er af den opfattelse, at efter at vi har ændret tilskudssystemet til kommunerne, som betød vejfondstilskuddenes afskaffelse, er der skabt et grundlag for, at motorvejsbyggeriet ikke behøver at blive udsat for en generel nedskæring. Ved at fastholde den planlagte udbygning af motorvejsnettet uden for hovedstadsområdet vil der ske en dæmpning af investeringskravet i det sekundære vejnet.

Hvad i øvrigt angår motorvejsstrækningerne, får vi jo hvert år ved behandlingen af hovedlandevejslovene lejlighed til at tage stilling til disse, men jeg vil gerne på det radikale venstres vegne gøre opmærksom på, at det er vores opfattelse, at det mest presserende for den jyske motorvejsstrækning nu er, at der skabes en god forbindelse over den dansk-tyske grænse. Vi håber, at regeringen vil søge den nødvendige kontakt med landsregeringen i Kiel om at få fastlagt terminerne for det dansk-tyske fællesanlæg ved grænseovergangen; også set i fællesmarkedsperspektiv er dette en væsentlig opgave.

Derefter er der de øvrige store projekter: Storebæltsforbindelsen, storlufthavnen, den faste forbindelse over Øresund og eventuelt Samsøforbindelsen. Hvis man nu ikke anser det for sandsynligt, at alle disse anlæg kan gennemføres på én gang, så tvinges man til at opstille en rækkefølge. Ministerens måde at løse problemet på, uden at det får indvirkning på samfundsøkonomien, tror jeg ikke er holdbar. Det er selvfølgelig korrekt, at man ved opkrævning af afgifter på f. eks. Storebæltsforbindelsen kan forrente og afdrage lånene, men det er forkert, hvis man som ministeren tror derved at have fundet et helt nyt selvstændigt indtægtsgrundlag uden forbindelse med samfundsøkonomien. Hvad man har sat til på gyngerne, kan man som bekendt ikke også bruge på karrusellerne. Ministeren går i øvrigt ud fra, at udenlandsk låntagning til trafik anlæg kan opnås ud over de lånemuligheder, landet i forvejen