

[Bilgrav-Nielsen.]

har. Jeg har min store tvivl om dette, og jeg vil gerne spørge ministeren, om han har undersøgt dette forhold.

Endvidere vil jeg gerne bede ministeren give en nærmere redegørelse for, om der efter hans opfattelse ikke vil opstå ganske alvorlige problemer for den helt nødvendige stimulering af eksportproduktionen, når man ved at sætte så mange store opgaver i gang på én gang både direkte og indirekte binder vældig store dele af vore produktionsmæssige ressourcer til et indenlandsk forbrug. Efter det radikale venstres opfattelse vil en sådan disposition betyde, at det vil være så godt som umuligt at ekspandere eksportproduktionen, hvilket selvfølgelig ikke kan accepteres, da hele vort økonomiske balanceproblem står og falder med vor eksport- og konkurrenceevne.

I dette forhold ligger der efter vor opfattelse en stærk opfordring til ministeren om at opgive samtidighestanken. Gennemføres planerne, vil det få uoverskuelige konsekvenser for andre investeringsområder, der i tilfælde af nedskæringer må holde for.

Det lyder i øvrigt helt utroligt, når ministeren her udtaler, at det er regeringens opfattelse, at alle disse store anlæg, når de er sat i gang, ikke må rammes af eventuelle nødvendige besparelser i statsudgifterne. Må jeg spørge: har ministeren sikret sig sine kollegers tilslutning til den tanke? Har budgetministeren virkelig givet tilsagn om, at eventuelle fremtidige nødvendige besparelser på statsbudgettet ikke må berøre disse trafikale milliardinvesteringer? Det kan vist ikke være tilfældet. Hvad siger undervisningsministeren? Og socialministeren? Har de accepteret denne fredning af trafikministerens budget i tilfælde af nye besparelser?

Lad det være slået fast, at det radikale venstre ønsker ikke at påføre landet og dets borgere den enorme byrde, det ville være at skulle realisere bare to af disse anlæg samtidig. Vi ønsker ikke at bidrage til, at andre områder skal rammes af letsindig omgang med trafikmidlerne. Vi ønsker derimod at

bidrage til en løsning, der kan holde, dvs. som der er rimelig udsigt til at vi økonomisk kan bære.

Har vi ikke i de seneste år set eksempler nok på, hvad der sker, når vi ikke afstemmer vor udgiftslovgivning efter samfundets økonomiske ydeevne? Så bliver der skåret ned, så bliver allerede iværksatte arbejder standset, allerede lagte planer bliver ændret, ofte til stor skade for planlægningen. Vi mener derfor, at vi må vente med at realisere den første af disse store opgaver, indtil vi i hovedsagen har gennemført anlægget af landets hovedmotorvejsnet, og det vil sige i Jylland motorvejen fra Ålborg til den dansk-tyske grænse, motorvejen over Fyn og Sjælland og motorvejen fra København til Rødby.

I den radikale gruppe er der som bekendt delte meninger om, hvorvidt man skal vælge at etablere Storebæltsforbindelsen først eller man skal vælge Saltholm først. Det er min opfattelse, at den faste forbindelse over Store-Bælt må komme først. Med dette anlæg bliver der efter min mening bragt sammenhæng i vort transportsystem. Hele vort vejnet, særlig motorvejsnettet og banenet, er lagt til rette efter denne faste forbindelse. Store-Bælt er dernæst hovedfærdelsesåren mellem landsdelene; med en fast forbindelse her er vore tre hovedlandsdele bundet sammen, det eneste anlæg, der kan løse denne opgave.

Store-Bælt er foruden at være hovedfærdelsesåren mellem Øst- og Vestdanmark også en vigtig international forbindelse. I fællesmarkedsperspektiv er der ingen tvivl om, at landet som helhed vil have gavn af, at der skabes en slags ligevægt mellem det københavnske centrum og de sydligere liggende centre. Også erhvervspolitisk vil en fast forbindelse efter min mening være af stor betydning.

Folketinget har ved adskillige lejligheder givet udtryk for vilje til at fremme en mere ligelig erhvervs- og indkomstudvikling her i landet. Vor egnsudviklingslovgivning og vore økonomiske udligningsordninger er