

[Arne Larson.]

get om prioriteringen af de store trafikinvesteringer og disses indplacering i de nærmeste års investeringer?

Ja, således lyder jo forespørgslen. Og så kan man stille det spørgsmål: har vi fået et tilfredsstillende svar? Efter min opfattelse nej. Jeg vil ikke som den radikale ordfører give ministeren karakter for hans redegørelse, men jeg vil nok sige, at det er ikke just nogen guldmedaljeafhandling, vi har fået.

Vi har godt nok fået en række oplysninger, og dem takker jeg for, som bl. a. går ud på, hvilke store trafik anlæg regeringen mener der engang ud i en nærmere ikke-bestemt fremtid skal iværksættes, men ikke noget konkret om deres prioritering og placering inden for de nærmeste års trafik investeringsprogram; det er efter min mening ganske utilfredsstillende og ikke særlig ansvarligt.

Angående de store trafikinvesteringer kredser ministeren i sin redegørelse kun omkring 3 problemer: de faste forbindelser mellem landsdelene øst og vest for Store-Bælt, Saltholmlufthavnen og den faste forbindelse over Øresund i KM-linjen. Beslutningen om disse 3 store opgavers gennemførelse må træffes nu, men nu er efter ministerens opfattelse altså ikke i dag, men engang til efteråret eller i næste folketingsår. Når de endelige resultater af de seneste igangværende undersøgelser foreligger og forhandlingerne med Sverige er ført til ende, ja, så vil regeringen forelægge folketinget nogle forslag til anlægslove om disse 3, 4 eller 5 store trafik anlæg; det er forudsætningen, så vidt jeg har forstået ministerens redegørelse. Men foreligger de endelige resultater af undersøgelserne ikke til efteråret eller næste folketingsår, og er forhandlingerne med Sverige ikke ført til ende, hvornår mon vi så får disse anlægslove?

Det interessante i forbindelse med forhandlingerne med Sverige er, at man fra svensk side konkret ønsker at få at vide, hvornår Danmark agter at gå i gang med Saltholmprojektet, hvornår det forventes færdigt, hvornår Danmark vil være parat til at gå med i arbejdet med den faste forbindelse i KM-linjen, og hvornår vi konkret vil og ønsker at etablere HH-linjen. Man ser fra svensk side disse Øresundsproblemer som et sammenhængende hele og vil have klart

svaret af os, før Sverige giver tilsagn om samarbejde i gennemførelsen af disse store trafik anlæg. Derfor mener jeg, tiden er inde til at give dette svar, give det i dag klart og entydigt, så vi hurtigt kan få tilendebragt de endeløse forhandlinger med Sverige og få aftalt en fast køreplan.

Jeg sagde før, at ministeren kredser om 3 store trafik anlæg, og de er vigtige, det skal indrømmes. Men ministeren siger ikke et ord om andre og nok så vigtige trafikinvesteringer og disses indplacering i de kommende års investeringsprogrammer, og det er efter min opfattelse en ret stor svaghed. Vi i socialistisk folkeparti ønsker og kræver en trafikpolitik i sammenhæng, i overensstemmelse med samfundets behov, med befolkningens ønsker og krav og i overensstemmelse med ønsket om en stigende udvikling og fremgang for samfundet og dets borgere som helhed.

Der er jo gjort noget af et forsøg på at opstille en målsætning i den af den forrige regering udarbejdede perspektivplanredegørelse, hvis trafikafsnit bygger på den såkaldte hvidbog udarbejdet på foranledning af tidligere trafikminister Guldberg. Her var opstillet et 15 års program for vores trafikinvesteringer på alle områder for perioden 1970-1985. Enig eller ikke enig i dette målsætningsprogram, så var det dog et forsøg på at komme i gang med en hårdt tiltrængt trafikplanlægning og plan for de kommende års trafikinvesteringer.

Efter perspektivplanredegørelsen var målsætningen trafikinvesteringer på ca. 56 milliarder kr. i 1969-priser, jeg gentager 56 milliarder kr., fordelt med ca. halvdelen på staten og halvdelen på kommunerne. Investeringsplanen omfattede det almindelige vejnet, motorveje i og uden for Københavnsområdet, S- og T-baner i København, DSBs investeringsprogram, statshavne og færger, lufthavne i provinsen og endelig de helt store opgaver: storlufthavnen på Saltholm, tunnel til Saltholm, HH-linjen og en fast forbindelse over Store-Bælt. De store anlæg beløb sig til rundt regnet 5,5 milliarder kr. eller 10 pct. af de samlede trafikinvesteringer i denne 15 års periode. Det er altså ikke de store trafik anlæg, der dominerer denne trafikplans udgiftsposter. Dog må man også efter min mening regne S- og tunnelbane anlæggene i København for en meget væsent-