

[Arns Larsen.]

lig og stor investeringsopgave, som bør sættes ind i rammen af de store trafikinvesteringer. Kommer de ikke dér, risikerer vi en fortsat forværring af hele trafikarbejdets afvikling i Københavnsområdet.

I de store trafikinvesteringer indgik også i henhold til perspektivplanredegørelsen ca. 800-900 mill. kr. til Kastrup lufthavns udvikling, indtil den nye Saltholmlufthavn måtte forventes at stå færdig. Det var en af svaghederne ved denne p-plan, at man forudså den endelige færdiggørelse af Saltholmlufthavnen i slutningen af 1980'erne. Storebæltsforbindelsen skulle i henhold til p-planen være færdig i midten af 1980'erne; der var en vis overlappning i anlæggene af disse to store trafikopgaver.

Vor nuværende trafikminister har bearbejdet denne perspektivplan og har fremsat et nyt overslag, som ikke adskiller sig ret meget fra den tidligere regerings perspektivplan. Omregnet i 1971-priser beløber efter de nye planer statens investeringer i trafik-anlæg sig til 28,4 milliarder kr. frem til 1985. Forskellen er dog den, at den nuværende regering forudser såvel Storebæltsforbindelsen som Saltholm lufthavn udført samtidig inden for det samme åremål, nemlig inden 1985, hvis man altså skal forstå det strengt fortrolige notat, vi modtog fra ministeren for 1 1/2 måned siden, men som ministeren overhovedet ikke uddyber eller kommenterer i dag.

Der er altså et samtidighedsprincip for de store trafik-anlæg i ministerens oplæg, og jeg synes, det er blevet meget kraftigt illustreret her under den debat, vi hidtil har haft, at der ikke er flertal i folketinget for samtidighedsprincippet, og at ministeren må lade det falde, for det fører ingen steder til.

Men der har altså ikke været så megen forskel i tænkningen mellem den forrige regering og den nuværende regering, hvad angår trafikinvesteringerne, og det er i og for sig ikke særlig opløftende at konstatere.

Vi kan i socialistisk folkeparti ikke godkende disse planer for vore trafikinvesteringer i de kommende 12 år. Alene vejinvesteringerne beløber sig til ca. 14,4 milliarder kr. for statens vedkommende, halvdelen på motorveje og godt halvdelen på det øvrige vejnet. Vi vil ikke blive ved med at lægge ryg til disse store motorvejsinvesteringer.

En reduktion er nødvendig. Opgiv de ambitiøse anlæg, som man forudsætter gennemført i Københavnsområdet: Godsbaneringen, Søringen, de store motorvejsindføringer i København, og løs disse opgaver på en mere skånsom og tilfredsstillende måde. Og sæt så kræfterne ind på at løse storbyens trafikproblem ved hjælp af en større og mere tilfredsstillende kollektiv trafik. Jeg har sagt det så mange gange, men gentager det alligevel på ny: det er den eneste rigtige og den mest holdbare løsning. Befolkningen har samme opfattelse, er jeg overbevist om.

Der må og skal tages større hensyn til miljø og boligbebyggelse, større hensyn til vore rekreative områder, hvad enten de hedder Vestskov eller Grøndalspark. Vi må for alvor få begyndt på udbygningen af det københavnske S- og T-banenet, på DSBs udbygningsprogram, på en bedre kollektiv trafik i de større byområder ud over det ganske land. Der må en nytænkning til simpelt hen, og der må omlægninger til.

Jeg synes, vi har dyrekøbte erfaringer med den hidtidige trafikpolitik eller mangel på trafikpolitik. Vi har alle, hvad enten vi sværger til den individuelle trafik eller til den kollektive trafik, store krav og ønsker, men vi kan ikke få det alt sammen presset ind i løbet af denne 12 års periode. Derfor må og skal der prioriteres, og der skal prioriteres nu.

Må jeg minde om, at vi i 1963, tror jeg det var, vedtog en lov om anlæg af en city-tunnelbanestrækning i København. Det er snart mange år siden. Er den kommet? Nej. Der har været foranstaltet bundundersøgelser og prøveboringer; det er alt, hvad borgerne i København har set til deres tunnelbaneanlæg. Man holder simpelt hen den københavnske befolkning for nar.

Må jeg også minde om, at vi i 1961 vedtog en lov om anlæg af nye S-banestrækninger i København; der skulle, for at det ikke skulle være løgn, bygges 3 på én gang. Der skulle bygges en Køgebugtbane, Farumbanen skulle elektrificeres, og vi skulle have en Lundtoftebane. Det var et virkelig fornuftigt program. Men det, der ikke var fornuftigt, var, at det alt sammen skulle ske på én gang.

Enhver ved jo, hvordan det er gået. I dag, 10 år efter, har vi anlagt en lille stump S-bane til Vallensbæk — ja, den bliver først