

[Arne Larsen.]

åbnet til efteråret. Hvor langt er vi nået med elektrificeringen af Farumbanen? Hvornår vil den blive indført i Boulevardbanen? Og hvordan går det med Lundtoftebanen? Jo, der er bygget visse viadukter og broanlæg, udført visse jordarbejder. Er der nogen, der tror, at vi nogen sinde kommer videre med dette anlæg? Er tiden ikke løbet fra det? Er det ikke blevet ganske overflødig?

Sådan kan man jo blive ved at sætte spørgsmålstegn ved den hidtil førte trafikpolitik. Dette her har simpelt hen ikke noget med ansvarlig trafikpolitik at gøre. Det er afmagt, og derfor bør vi tage den sunde fornuft i brug bare en lille smule. Så finder vi ud af, at vi ikke kan gabe over mere end, hvad skal man sige, ganske konkrete opgaver ad gangen, og at vi heller ikke skal gabe over mere, end vi kan magte, og hvad vi har vilje til at magte.

Trafikministeren siger i dag, at han vil fremsætte lovforslag i næste samling om anlæg af en Saltholmlufthavn, faste forbindelser Øst-Vestdanmark — og det indebærer, forstår jeg, både en fast forbindelse over Store-Bælt og en forbindelse til Samsø og til Røsnæs — samt en fast forbindelse i KM-linjen. Alt dette skal bogstaveligt talt laves på samme tid, inden for det samme årsmål, men man fortæller os ikke, hvornår arbejderne skal sættes i gang, og hvornår de skal være afsluttet. Det kan man altså som sagt kun læse sig til i ministerens fortrolige notat til trafikudvalget om de kommende års trafikinvesteringer for perioden 1972-85.

Men belært af erfaringerne vil vi advare kraftigt imod, at noget sådant skal gennemføres. Det lader sig simpelt hen ikke gøre, og det bør man erkende nu. Det er nødvendigt, hvis vi skal gøre os håb om at få nogen af disse anlæg færdige i en overskuelig tid, at fastsætte en prioritering. Vi skal ikke fortsat luske uden om en afgørelse; det går simpelt hen ikke længere.

Derfor går socialistisk folkeparti ind for en fastlæggelse af en rækkefølge og en tidsfølgeplan. Vi siger for det første: lad os i det tiår, vi nu er inde i, bygge storlufthavnen på Saltholm, og lad os ordne tilbringersystemet, nemlig et tilfredsstillende tunnelanlæg til Saltholm, som så udmærket kan og skal

indgå i den faste forbindelse til Malmø. Tilbringersystemet må være baseret også på et tilbringersystem af S-banetype, som så kan integreres i et nærbanetrafikanlæg i Øresundsregionen. Det er den opgave, vi mener skal løses først.

For det andet: lad os i det næste tiår, altså fra 1980, løse Storebæltsforbindelsen enten på den foreslåede måde eller på en anden måde, som tilgodeser både biltrafikken og togtrafikken. Jeg tør ikke i dag på mit partis vegne give grønt lys for det forslag, som ministeren har fremsat om et tunnelbaneanlæg over Store-Bælt med bilfærganlæg. Vi ved ikke på nuværende tidspunkt — vi har ikke det tilstrækkelige grundlag for at kunne træffe en afgørelse i denne sag — hvorvidt dette anlæg vil være det rigtige, vil være det tidssvarende, og om det vil tilfredsstille det behov, der måtte være. Vi mener, at der skal adskillige undersøgelser til, før man tager stilling til noget sådant.

Lad os så i den samme 20 års periode lette presset på vore veje og vore byer, hvor den individuelle trafik skaber problemer af dimensioner. Vi er ikke bilfjendske i mit parti, bilen er kommet for at blive, og den har da løst mange menneskers trafikbehov på en tilfredsstillende måde, den har givet større fleksibilitet, bedre muligheder for at søge arbejde over større afstande osv. og er selvfølgelig indgået som et naturligt led i befolkningens trivselsbehov. Men på den anden side har den også sine negative sider, og det mærker vi især i storbyområderne; her skaber den problemer, som vi må løse. Derfor må vi have en trafikpolitik, der tager hensyn til disse problemer, således at vi får en fornuftig løsning på en række af vore problemer, især i storbyområderne. Vi mener, at nu må tiden være inde til at satse på kollektive trafikanlæg.

Vi har ført lange diskussioner om spørgsmålet om, hvilket af trafikanlæggene der skal komme først. Vi mener som sagt, at Saltholmløsningen bør komme først; Kastrup lufthavns kapacitet er ved at være opbrugt. Allerede i dag klager man jo over, at der må skabes nye standpladser for flyene, indenrigsgården er ved at være overbelastet, der må skabes ny godsterminal osv. osv. Kravene hober sig op, og hvis ikke vi snarest tager en beslutning om, hvordan vi