

[Niels Ravn.]

får vi naturligvis fortsat anvendt vore færger ved Store-Bælt, men det er også det eneste plus, jeg kan se ved denne løsning.

Ministerens tankegang vil give os to halve løsninger, som vi i de kommende årtier bittert vil fortryde at vi har givet os ind på. Nej, lad os nu samle os om den hele løsning ved Store-Bælt, både for vej- og jernbanetrafik, der alene vil være i stand til at sammenknytte samtlige danske landsdele. På et senere tidspunkt, når råd haves dertil, kan vi da udmærket overveje en forbindelse, der måske går over Samsø — hvad ved jeg? Men det, vi i dag har behov for, er at samle os om løsningen af det, der virkelig kan løse et stort trafikalt problem, være værdifuldt for det samlede danske erhvervsliv og være værdifuldt for en harmonisk strukturel udvikling af det danske samfund på begge sider af Store-Bælt. Derfor vil jeg meget varmt anbefale, at vi samler os om denne hele løsning, udskyder de to halve løsninger og så ser tiden an med hensyn til, om vi også kan få råd til den anden til sin tid.

**Lennart Larson:** Mange debatter her i folketinget har drejet sig om de store trafikmæssige investeringer, og hvor nødvendigt det er, at vi får en fast prioritering af disse store og for Danmark vigtige opgaver. Ministerens redegørelse over for tinget og ordførernes har i dag understreget dette. Det er naturligt for mig at deltage i denne debat, både som medlem af tinget, og fordi vi, der bor vest for Store-Bælt i vor hverdag, ønsker, at Danmark bliver knyttet tættere sammen på tværs i én øst-vest forbindelse. Det er nødvendigt at betragte prioriteringen af de store trafikinvesteringer ud fra en helhedsbetragtning, både når det gælder de befolkningsmæssige, samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske problemer og vor tilknytning til det Europa, vi er med i, både uden for og inden for EF.

Debatten har vist, at de opgaver, der trænger sig mest på, og det med rette, er en øst-vest forbindelse og udbygningen af Saltholm, og herom havde det vel været muligt for folketinget at træffe en klar beslutning, såfremt forslaget om at flytte 1 milliard kr. fra Storebæltsbroen til Samsøruten ikke havde været med inde i billedet. Men den energi, hvormed trafikministeren har kastet

sig ud i en løsning af øst-vest problematikken med en halv løsning ved Samsø og en anden halv løsning med tog tunnel ved Store-Bælt, har vel forvirret både tingets medlemmer og i særdeleshed befolkningen og sat et stort spørgsmålstegn ved, om vi i folketinget vil være i stand til at løse de opgaver, vi er sat til at løse.

Jeg skal ikke komme ind på de ulemper, der er ved Samsølinjen, men skal her henholde mig til, hvad hr. Holmberg har sagt, nemlig at konklusionen må være, at vi lader milliarder ligge ved Store-Bælt og får den broforbindelse, der er nødvendig, og som samtidig må være et nødvendigt led i udbygningen af Saltholm. Meningen med at bygge Saltholm er jo, foruden de argumenter, der allerede er nævnt, at Danmark skal bevare og udbygge den stilling, vi har i Europa som „The gateway to Europe“ med alle de fordele, det har betydet og fremover vil betyde.

Det er vel umuligt at opgøre alle de fordele for vor intereuropæiske og internationale betydning, det har betydet, at København har opnået denne placering. Erhvervsøkonomisk har det været til umådelig gavn for vort land med en række indtægtskilder, som er vokset i takt med den stigende trafik. Her tænker jeg ikke alene på direkte trafikindtægter, men i særdeleshed på den kendsgerning, at vi i forhold til vor størrelse har den store udenrigsomsætning, der er af vital interesse for vort samfunds indtægter. Det vil igen sige, at en investering i udbygning af Københavns lufthavn vil blive fulgt op af nye indtægter til erhvervslivet og dermed en forbedret økonomi for hele vort samfund. Ydermere vil jeg pege på den kendsgerning, hr. Guldberg i sin ordførertale har været inde på, nemlig at den milliard, der ellers skulle investeres i Kastrup, ville det være rimeligere at bruge til udbygningen af Saltholm. Jeg må derfor sige, at bygningen af Saltholm vil være et naturligt led i en fornuftig investering og derfor kan betragtes som nødvendig uden for den egentlige prioritering af trafikopgaverne. Ud fra denne forudsætning må det være vor opgave at prioritere de øvrige trafikopgaver, og her er det min overbevisning, at Storebæltsbroen må have førsteprioritet af de årsager, hr. Holmberg og jeg selv tidligere har nævnt.