

[Ministeren for offentlige arbejder.]

des, men arbejdsgruppen er bagefter kommet med et par betragtninger om, at disse projekter ikke kan udføres samtidig og i hvert fald ikke alle inden for denne 15-årige periode. Men det ændrer ikke den kendsgerning, at man opererer med samtidighed, og at det princip, som jeg har tilkendegivet på regeringens vegne mange gange, i og for sig ikke på nogen måde strider imod det, den tidligere regering i sin trafikale hvidbog har givet udtryk for.

Så kommer spørgsmålet om tidspunktet for igangsættelsen. Der tilkendegav jeg ganske klart i min tale, at der er en forskel, idet den nuværende regering har tilkendegivet, at den rykker projekteringstidspunkt og anlægstidspunkt frem i forhold til, hvad den tidligere regering havde til hensigt. Det gør vi ud fra det synspunkt, at man ikke kan diskutere dette her i den almindelige skatteprioriteringsdiskussion, fordi det ikke hænger sammen hermed. Hvis man vil tage en ressourcebeslæggelsesdiskussion, har jeg til udvalget oplyst, at ikke mindst ressourcerne af arbejdskraft er af en så overkommelig størrelse takket være den stadig stigende mekanisering, at arbejdskraftproblemet ikke vil være noget alvorligt dominerende problem, i hvilken forbindelse jeg gerne vil henvise til den henvendelse, der er kommet senest fra skibsværftarbejderne om, at man meget gerne på de store skibsværfter kunne ønske at blive inddraget i disse projekter på et tidspunkt, hvor det kan være nok så vanskeligt at få ordrer hjem til en mere traditionel produktion på skibsværfterne.

Det har været nogle af de mere gennemgående træk i debatten, jeg her har omtalt. Jeg skal ikke benytte lejligheden til, som visse har gjort, at polemisere lidt om klarhed eller ikke klarhed i det oplæg, regeringen er kommet med. Vi vinder i hvert tilfælde ikke noget ved at sammenligne klarheden i dette oplæg med, hvad den tidligere regering kunne have præsteret, hvis den havde fortsat.

Hvis vi ser på, hvad de konservative forlenede med førsteprioritet, er det ganske klart, at praktisk taget hele gruppen gik ind for Store-Bælt. Der blev ikke taget reservationer hos venstre om, at hele gruppen gik ind for, at Saltholm skulle først. De radikale ville helst skyde det hele ud, men skulle

man endelig komme i gang med et af projekterne i dette årti, lå Store-Bælt nærmest. Det er vist en levende illustration af, at havde den tidligere regering fortsat, havde den nok haft visse vanskeligheder med at fremkomme med en prioritering.

Jeg ved ikke, om vi yderligere skal udbyde det emne ved, at en række ordførere nu, som de har raslet med, vil fremkomme med dagsordensforslag, som yderligere vil eksponere den uenighed, der består imellem de tre borgerlige partier. Jeg mener definitivt ikke, det vil tjene noget formål. Uenigheden er i og for sig eksponeret ganske kraftigt, og jeg synes ikke, det andet tjener noget som helst formål. Det forskertser tværtimod nogle af de løsninger, som vi formentlig nok kunne være fælles om. Hvis man giver de undersøgelser tid til at blive færdige, som er igangsat, og som ikke kan accelerere hurtigere, uanset hvilken regering der sidder, vil anlægslovsforslagene fremkomme til efteråret, således som jeg har skitseret det.

Derimod vil jeg trække et andet udgangspunkt op og forsøge at hæfte en del af problematikken på dette tværgående tema. En række ordførere har beskæftiget sig med målsætningen for trafikpolitikken, og det synes jeg er et nok så frugtbart udgangspunkt. Jeg har tilkendegivet, at regeringen har det klare mål at kollektivisere transporten væsentligt stærkere, end det i dag er tilfældet. Vi mener ganske enkelt ikke af ressourcemæssige årsager, af forureningsmæssige årsager og ved en betragtning af dødsrisikoen og ulykkesrisikoen, når man sammenligner den kollektive transport og den individuelle transport, at vi kan fortsætte med en transportpolitik, som ikke tilgodeser den kollektive islet. Hr. Arne Larsen nævnte det samme synspunkt, men hr. Arne Larsens konklusioner var ikke i overensstemmelse med synspunktet, for hvis man virkelig lægger det kollektive synspunkt til grund, kan man ikke nedprioritere en Store-bæltsløsning.

Hermed kommer jeg ind på et andet gennemgående tema i debatten. Hr. Guldbergs væsentligste argumentation for at prioritere Saltholm øverst var, at man efter hr. Guldbergs opfattelse nok kunne vente med øst-vest forbindelserne, hvorimod det var overordentlig svært eller i hvert tilfælde overordentlig kostbart at vente med en udflytning