

[Stæhr Johansen.]

bedre end det andet. Jeg synes, trafikministeren her lagde sig alt for stærkt på lønninger, samtidig med at han advarer os andre imod at lægge os for stærkt på løsninger. Han ironiserede også lidt over, at man ikke kunne nå meget under VKR-regeringen, fordi man ikke var enig. Så kan jeg jo sige til ham, at når man har hørt indlæggene i dag og flere andre indlæg fra socialdemokratiet, forstår man, at man inden for socialdemokratiet har nøjagtig de samme modsætningsforhold, som erkendes af alle også har eksisteret inden for de tidligere regeringspartier om rytmen i og prioriteringen af de store trafikinvesteringer.

Jeg vil gerne sige særlig om tunnelen, som hr. Horn meget varmt og meget indtrængende nu til sidst talte for nødvendigheden af, at jeg, i hvert fald indtil jeg bliver overbevist om andet, betragter tunnelloøsningen som et teknisk tilbageskridt, hvor vi går tilbage til teknikken i 1950'erne.

Jeg vil gerne understrege, at jeg absolut ikke har angrebet statsbanerne, tværtimod. Jeg mener, som jeg sagde i mit første indlæg, at statsbanerne har deres opgave, men statsbanernes andel i transporterne er faldende, sådan at persontransporten i dag kun udgør 7 pct. af den samlede persontrafik her i landet. Derfor vil jeg ikke være med til at give statsbanerne et monopol over Store-Bælt. Jeg mener også, som jeg sagde i mit første indlæg, at tunnelforbindingen er en dårlig teknisk form, og jeg er helt enig med hr. Søgaard, der understregede dette og sagde det næsten stærkere, end jeg gjorde.

Så vil jeg naturligvis takke trafikministeren, fordi trafikministeren lidt mere udføreligt nævnte spørgsmålene om den københavnske nærtrafik. Jeg vil dog sige: så vidt jeg husker, vedtog vi i 1965 eller 1967 den første linjeføring af Citybanen, og den er der nu ofret 14,9 mill. kr. på. Det er måske det mest typiske eksempel på, at vi i dette ting vedtager love og investerer millioner for at gennemføre dem, men så begynder at ville lave dem om. Citylinjen er lavet på den måde, at i samme øjeblik man har fået fastlagt, hvordan vejføringen skal være ud til lufthavnen, er man i stand til at lave forgreninger derud, som kan være med til at løse

trafikken, hvis forhold er særlig dårlige på Amager. Jeg mener, at det må ligge fast, men jeg er da glad for, at ministeren nu, hvad han ikke tidligere har gjort, har villet tage hovedstadskommunerne med, og også mener, at de mindre, private selskaber skal med, selv om de kun udgør en lille procentdel af det, København, Frederiksberg, NESA og Amagerbanen udgør i den kollektive trafik, som jeg mener særlig i byområder bør fremmes. Derimod tror jeg ikke, det er teknisk muligt at overføre dem på langdistance, og det vil også være mod befolkningens ønske. Jeg havde indtryk af, at det var det, andre talere ville have.

Jeg skal ikke gå ind i alle de enkeltheder, som de enkelte talere var inde på. Det er jo mere egnet til en udvalgsbehandling. Jeg vil gerne sige, også for at hr. Horn ikke skal blive skuffet, at vi er forkæmpere for en fast Storebæltsforbindelse, og jeg er glad for, at adskillige talere fra de andre partier gav udtryk for det samme. Jeg synes ikke, at den dagsorden, hr. Horn har foreslået, bringer os et skridt videre på vej mod løsningen af vore trafikproblemer. Der er kommet mange kommissionsbetænkninger, og man har tilmed haft, jeg vil ikke kalde det en konkurrence, men udenlandske bygge- og ingeniørfirmaer har givet tegninger og beskrivelser af, hvordan en vejbro og en jernbanebro kunne føres over Store-Bælt. De har været udstillet, befolkningen har haft lejlighed til at se dem. Man er så langt fremme, at jeg mener, at nu er tidspunktet inde til at tage en klar stilling. Vi har sådanne oplysninger, og vi har sådanne undersøgelser gennemført, at vi med en ren samvittighed kan gå i gang med en anlægsbevilling og en detailprojektering af en fast Storebæltsforbindelse.

Jeg har indtryk af, at i de andre partier her i det høje folketing er der tilhængere af den stilling, det konservative folkeparti har; vi har jo den fordel i modsætning til de andre partier, at det er et enkelt parti, der står bag prioriteringen af Storebæltsbroen øverst. Jeg vil derfor fremsætte følgende forslag om motiveret dagsorden:

„Idet folketinget fastslår, at en fast Storebæltsforbindelse må have første prioritet ved de kommende trafikinvesteringer, og henstiller til regeringen så hurtigt