

[Bilgrav-Nielsen.]

det første, ministeren siger om, at det ikke er klaret af, hentyder til en uklarhed i regeringen og en manglende tilslutning dér, og at den sidste bemærkning mere er møntet på valgkredsen. Jeg tror ikke, det hænger sådan sammen, men ministeren kan jo nu klare tingene op.

Om de to øvrige dagsordensforslag skal jeg bare sige, at de efter vor opfattelse mangler det, vi mener er nødvendigt, nemlig et krav om, at forudsætningen for prioriteringen er, at det nødvendige beslutningsgrundlag er tilvejebragt. Det var også det, som den tidligere regering stillede krav om sidste år, da vi gennemførte anlægsstoppet i Kastrup, at der skulle tilvejebringes et beslutningsgrundlag, et prioriteringsgrundlag.

Arne Larsen: Trafikministeren erklærede her i sit svar til ordførerne, at han stadig væk fastholdt samtidighedsprincippet, og jeg må ligesom hr. Bilgrav-Nielsen bede om at få fastslået, hvad der dækker sig under dette begreb „samtidighed“. Jeg har forstået ministeren således, at det er en fast forbindelse over Store-Bælt — det kan så blive et tunnelbaneanlæg, eller det kan blive en kombineret vej- og banebro — og det er, som hr. Bilgrav-Nielsen netop fremhævede, og som han gerne ville have svar på, også en Samsølinje, altså en fast forbindelse mellem Jylland over Svanegrunden til Samsø, færgeanlæg på Samsø og på Røsnæs. Dette indebærer, så vidt jeg har forstået, ministerens forslag, for han taler jo ustandselig om øst-vest forbindelser og forbindelserne, og det vil sige, at det er to stykker, det drejer sig om. Og så drejer det sig om anlæg af en lufthavn på Saltholm, og så drejer det sig, efter hvad jeg har forstået, om en fast forbindelse i HH-linjen, den må også komme med, og så er ministeren meget velvilligt indstillet over for den kollektive trafik, som også skal have en højere prioritet, og det vil sige, det er tunnelbane- og S-baneudbygning i København. Det er vel nok det, vi må koncentrere os om, og som vi må fastslå

er det, der skal ske samtidig. Vi er altså i mit parti stadig væk af den opfattelse, at det lader sig ikke gøre. Vi må have en prioritering, vi må have fastslået en rækkefølge af disse store investeringer.

P-planen opererede med samtidighed, siger ministeren. Ja, det er nu ikke hele sandheden, det er kun noget af sandheden. Det, som P-planen opererede med, var på visse områder en vis overlappning, en vis igangsættelse af et af de større projekter, mens det andet var i udvikling, og det kan vel accepteres, men det var også det eneste, P-planen i og for sig gik ind for.

Ministeren mente, der var en modsætning i min stillingtagen til at prioritere den kollektive trafik og så at nedprioritere Storebæltsløsningen. Jeg må forstå det sådan, at ministeren gør det modsatte. Han ligestiller altså Store-Bælt og alt det øvrige, som jeg her har nævnt, men det er ingen løsning, for derved løser vi heller ikke den kollektive trafiks problemer. Når vi endelig skal snakke kollektiv trafik, så mener jeg, at dér, hvor den kollektive trafiks problemer er størst, det er i Københavnsområdet, og det er i de store byområder; det er der, problemerne skal løses allerførst. Lad os prioritere den kollektive trafikløsning ved at sige: o. k., så satser vi på København først, og derefter kan Storebæltsløsningen komme i anden omgang.

Der er en del medlemmer uden for ordførerrækken, som har haft ordet, og det er ikke, fordi jeg skal gå langt ind på, hvad der er blevet sagt her, men jeg forstod nærmest fru Dagmar Andreasen sådan, at det var en vederstyggelighed, at vi havde denne takstpolitik på Store-Bælt, og det var at diskriminere erhvervslivet på Fyn og på Sjælland. Det kan da godt ske, at der er et problem dér, det skal jeg ikke udelukke, men det var da til at løse, vil jeg gå ud fra. Hvis fru Dagmar Andreasen får det løst, er det så underforstået, at så behøver vi ikke en fast forbindelse over Store-Bælt? Sådan forstod jeg nærmest de udtalelser, fru Dagmar Andreasen fremsatte.