

[Arne Larsen.]

han ikke i dag har en prioriteringsplan. Men nu skal vi arbejde videre, nu finder lige pludselig hr. Bilgrav-Nielsen og hr. Horn hinanden i, at vi skal arbejde videre med prioriteringsproblemerne. Jeg kan ikke se, at denne dagsorden på nogen måde løser noget som helst problem, og derfor vil jeg anbefale, at man afviser denne dagsorden.

Det samme gælder naturligvis den af hr. Stæhr Johansen foreslåede dagsorden; for jeg finder, at det er ikke Store-Bælt, der skal først, det må være Saltholmløsningen. Men det er helt klart, at hr. Stæhr Johansen har det ønske, ligesom jeg har, at vi skal have en prioritering og en rækkefølge, vi skal have den fastslået, og vi skal helst have den fastslået i dag. Derfor kan man selvfølgelig have en vis sympati for, at et forslag fremsættes for at fremvinge en afgørelse. Men jeg vil sige til hr. Stæhr Johansen, som jo er borgmester her i Københavnsområdet, og som netop har de københavnske problemer så tæt inde på livet og ved, hvilke problemer vi slås med, at jeg kan bare ikke forstå, at han står her som eksponent for, at den første trafikopgave, der skal løses, det er Store-Bælt, når han ved, hvor fortvivlet situationen er her i København. Han fremfører selv, hvor lidt der er ofret på tunnelbaneanlægget her i København, jeg tror, det var 14,9 mill. kr., skønt vi i rørende enighed i sin tid fastslog — det er 8 år siden eller sådan noget lignende — at vi skulle have en Citybane. Jeg finder, at der ikke rigtig er overensstemmelse i synspunkterne, og derfor må jeg altså afvise det af hr. Stæhr Johansen stillede dagsordensforslag og selvfølgelig varmt anbefale det af hr. Guldberg og mig fremsatte dagsordensforslag, for det er det eneste rigtige i denne situation.

Mads Eg Damgaard: Jeg forstår sådan set godt vor unge, sympatiske trafikministers ønske om at få noget i gang. Men jeg er bange for, at han skræver for vidt, at vi så måske slet ikke får noget i gang, når han taler land og rige over om, at vi skal sætte tre store projekter i gang plus en lufthavn på Saltholm.

Saltholmprojektet er måske nok nationaløkonomisk det vigtigste projekt af dem alle sammen, men det står for mig som ganske klart, at selv om vi besluttede at begynde

på Saltholmprojektet i morgen, så ville der nok gå 8-10 år, før man overhovedet kunne tage noget som helst i brug af et sådant projekt, både bro og lufthavn. I dette tidsrum vil man have investeret 500 mill. kr., måske op til 1 milliard kr. mere i Kastrup, for vi må holde Kastrup i gang, ellers bliver der nemlig ikke brug for en Saltholmlufthavn senere. Altså må vi udskyde Saltholmprojektet til 1990, hvad ved jeg, det er rent teknisk ikke muligt andet; efter mine begreber er det nødvendigt.

Vi har altså en lufthavn i Kastrup, den kan fungere, og vi bliver ved at udbygge den. Derimod har vi ingen bro over Store-Bælt. Det er meget nødvendigt, at vi får en bro over Store-Bælt, og det er meget nødvendigt, at det er en kombineret jernbane- og vejbro. Jeg forstår knap nok den unge trafikminister, når han mener, at så vigtigt et projekt som en bro over Store-Bælt kun skal være til togtrafik. Det forstår jeg ikke. Hvis han var en meget gammel mand, kunne jeg bedre forstå det, men jeg kan ikke forstå, at en helt ung mand kan have sådanne tanker. Jeg er helt overbevist om, at det er en meget stor fejlinvestering, hvis vi ikke får også en vejbro, altså en kombineret vej- og jernbanebro. Det går mit parti ind for, og det går jeg ind for.

Jeg vil gerne lige slutte med at sige med hensyn til de nuværende takster over Store-Bælt, at de er efterhånden kommet for højt op. Jeg ved, hr. Horn ikke er enig med mig i det, men det er de altså, og jeg kan begrunde det med det forhold, at visse former for fragt godt kan koste mindre fra England til København søværts end fra f. eks. Sønderborg og Herning, fordi fragttaksterne over Store-Bælt er meget høje. Jeg vil derfor meget gerne støtte fru Dagmar Andreasens mangeårige klagesang over disse høje fragtrater. De er ikke rimelige, og de har i virkeligheden udartet til en slags toldmur imellem Jylland og Østdanmark, så jeg tror, vi skal se på det. Det skal selvfølgelig ikke være helt gratis, og vi må så sige: ja men DSB giver underskud nok endda; ja vel, men vi må her finde en balance, der tilgode-ser dansk erhvervsliv på en sådan måde, at der er fornuft i det. Det var der egentlig for 15 år siden; da var fragtraterne meget mere rimelige, end de er i dag. Det kan ikke fortsætte, som det er nu, der er masser af varer,