

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sourcebeslaglæggelser, hvorimod der ikke nødvendigvis lå deri, at disse ting skulle iværksættes på én gang. Jeg går ud fra, at vi er enige om, at det, der er forudsætningen for, at vi kan få en egentlig prioriteringsdebat og en egentlig prioriteringsrækkefølge fastlagt, er, at beslutningsprocessen er nogenlunde samtidig, hvori imidlertid ikke ligger, at udførelsesprocessen skal være den samme.

Derefter nogle kommentarer til hr. Guldbergs indlæg. Jeg forstod det på den måde, at EF-afstemningen også havde kastet ligesom et nyt lys over en række af de store trafikinvesteringsspørgsmål, og at vi burde se på disse spørgsmål i dette nye lys. Det var en af præmisserne. Den næste præmis var, at transportbehovet formentlig ville øges ganske stærkt i den kommende tid. Vi får formentlig en ganske betydelig vækstrate, og vi kender den store sammenhæng, der er mellem vækstraten, stigning i nationalindkomsten, og stigning i transportbehovet, og det presser af sig selv en løsning frem på disse store trafikinvesteringer.

Men det var også karakteristisk — og det er præmis nr. 3 hos hr. Guldberg, så vidt jeg forstod det — at vi her står med en række trafikopgaver, hvis løsning i sig selv rækker ud over, hvad vi kan dække med vore naturlige ressourcer. Det rejser det spørgsmål, om der er mulighed for at trække ressourcer ind andre steder fra til løsning af disse store trafikinvesteringer, og det rejser endvidere det spørgsmål, om disse muligheder er blevet påvirket efter EF-afstemningen den 2. oktober. De store trafikinvesteringer ligger jo i to grupper. Den ene er de øst-vestlige, som hr. Guldberg også var inde på det, og det er helt utvivlsomt, at der vil kunne opnås støtte til investeringen i de øst-vestlige trafikforbindelser gennem Den europæiske Investeringsbank. Der er altså mulighed for gennem tilslutning til fællesmarkedet at få et ressourcetilskud udefra, så vi ikke alene behøver at dække dem af vores nationale

ressourcer, men altså også kan trække på andre ressourcer.

Den anden gruppe af problemer er Øresundsproblemerne. Der har hr. Guldberg, så vidt jeg er orienteret fra dagspressen, foretaget et initiativ omkring Saltholm, og uden at komme ind på en diskussion af fremgangsmåden i denne forbindelse skal jeg sige, at jeg i mangt og meget er enig i de principper, der ligger bag dette initiativ. Jeg tror at kunne fortolke to tidligere trafikministres og den nuværende trafikministers opfattelse derhen, at SAS, vel et af de bedste eksempler på egentlig praktisk nordisk samarbejde, af to årsager kan komme ind i betydelige vanskeligheder i årene fremover, dels hvis man forestillede sig den situation, at anlægsstoppet på Kastrup blev udvidet, og der så ikke skete andet, for så ville man simpelt hen komme i en spændetrøje anlægsinvesteringsmæssigt, dels truer der også visse mørke skyer driftsmæssigt på selve indtægts- og udgiftssiden. Her kan vi i første omgang tage os af anlægsinvesteringsproblemet. Det næste synspunkt er det, at de tre stater, der står bag SAS, også har et ansvar for SAS og også har et ansvar for anlægsinvesteringer, som vil være til fordel for SAS. Det er ord, der måske ikke ordret er faldet på den måde hos de to tidligere trafikministre og hos undertegnede, men jeg tror så nogenlunde, det dækker meningen og tankegangen bag argumentationen. Det skulle så føre frem til et synspunkt, som jeg er enig i, og som jeg har fremhævet ved to tidligere nordiske trafikministermøder for henholdsvis 6 og 3 måneder siden og ved en tale i Øresundsrådet, der blev holdt for ca. 4 uger siden i Malmø: at når de tre nordiske lande er garanter for SAS, bør de også være garanter og stå bag de anlægsinvesteringer, som egentlig har betydning for SAS, først og fremmest Saltholmlufthavnen.

Jeg har nok sagt det lidt mere konkret og præcist, end hr. Guldberg var inde på det her, men jeg kan ikke få andet ud af det, end at det, jeg har sagt, skulle være hr.