

[Ministeren for offentlige arbejder.]

at føre den takstpolitik og dermed den trafikpolitik, som man anser for at være nødvendig.

Jeg forstår heller ikke helt betragtningerne om, at private skulle have en eller anden form for risikovederlag. Hr. Stæhr Johansen har jo adskillige gange omtalt både Storebæltsprojektet og Saltholmprojektet som hønen, der lægger guldæg. Når man bruger de betegnelser, som jeg i et vist omfang kan være enig i, er det jo ikke risikobetragtningerne, der er det største element hos hønen, der lægger guldæg; tværtimod lægger hun vel guldæg, fordi der ikke er megen risiko ved det, og så kan jeg ikke se, hvorfor man ligefrem skal have et risikovederlag, fordi det er private, der udfører det pågældende, medmindre de altså har mere profitmæssige interesser, end samfundet som sådant måtte have det; det er måske dér, det snerper hen for hr. Stæhr Johansens vedkommende.

Derefter til hr. Stæhr Johansens betragtninger omkring Saltholm, og her kan det ikke undgås, at jeg kommer ind på en række betragtninger, som også andre har gjort gældende: jeg forstod til fulde, at hr. Stæhr Johansen ikke havde hjertet meget med, da han — jeg forstår for en række af de konservative gruppe-medlemmer — nærmest skulle fremmesse, hvad der måtte være af argumenter imod Saltholm. Derimod steg temperaturen jo væsentlig mere, da argumenterne for Saltholm skulle fremsættes af hr. Stæhr Johansen, og jeg vil godt sige, at her er jeg enig med hr. Stæhr Johansen. Jeg synes, det er væsentlig lettere både fornuftsmæssigt, intellektuelt og følelsesmæssigt at argumentere for Saltholm end at argumentere mod Saltholm; det er noget, jeg skal komme tilbage til som en dokumentation, naturligvis, for denne påstand.

Hr. Stæhr Johansen rejste spørgsmålet, som senere blev gentaget af hr. Bilgrav-Nielsen, om man kunne adskille de to forslag ved udvalgsbehandlingen. Det er klart, at jeg ikke kan og ikke skal øve nogen indflydelse på, hvorledes udvalget vil tilrettelægge sit arbejde, men jeg kan da sige, at når regeringen har fremsat de to lovforslag samtidig, er det naturligvis ud fra et synspunkt om, at de skal betragtes samtidig, og ud fra et synspunkt om — og det tror jeg

hr. Bilgrav-Nielsen, som har fremhævet rækkefølge- eller prioriteringssynspunktet så stærkt også her i eftermiddag, er enig i — at forudsætningen for, at en egentlig prioritering kan finde sted, dog er, at der er nogenlunde samtidighed i beslutningsfasen. Og så forekommer det jo mærkeligt, at netop hr. Bilgrav-Nielsen derefter foreslår at adskille beslutningsfasen. For jeg forstår det vist rigtigt: hr. Bilgrav-Nielsen foreslår, at man skulle adskille i behandlingen i folketingsudvalget de to forslag. Ja men det er jo det samme som at adskille beslutningsfasen. Vi må være enige om, at beslutningsfasen skal holdes nogenlunde sammen, hvis man vil prioritere, og det er det, regeringen har lagt op til, og jeg håber da, at der er flertal i udvalget for, at denne samtidighed må tilstræbes også i udvalgsbehandlingen.

Derefter vil jeg gerne knytte nogle bemærkninger til hr. Guldbergs indlæg. Jeg er enig i, at forslagene ikke omfatter de samlede trafikpolitiske planer, således som området var i den af hr. Guldberg — i hvert fald i hr. Guldbergs tid — udarbejdede hvidbog, som senere var kapitlet i p-planen. Jeg må dog sige, at der er taget en ganske stor del af de store trafikinvesteringer med i dette oplæg. Og jeg må skarpt vende mig mod, at hr. Bilgrav-Nielsen begynder på et senere tidspunkt at kritisere, at der ikke ligger nogen rækkefølge. Der ligger jo ikke mindst i konklusionen i min fremsættelsestale for en række af de store trafikprojekter en ganske klar prioritering og en ganske klar rækkefølge, et forhold, som jeg så senere blev bebrejdet af tilhængerne både af Fehmarnbælt-linjen og Samsø-linjen, men når jeg blev bebrejdet det, så er det, fordi der lå en rækkefølge, der lå rent faktisk en prioritering, og det var den prioritering, som man formentlig havde ønsket sig anderledes, man bebrejdede mig, men man bebrejdede mig ikke, at der ikke lå en prioritering, for det gjorde der rent faktisk.

Men hr. Guldberg har fuldstændig ret i, at der manglede et hjørne af de store trafikinvesteringer, nemlig et problemkompleks, som ud fra visse synspunkter må antages at være præcis lige så vigtigt som disse store trafikinvesteringer, — i virkeligheden kunne man tale om 3 sæt af trafikinvesteringer herhjemme: Øresundsinvesteringerne, øst-vestinvesteringerne og hovedstadstrafik-