

[Svend Erik Sørensen.]

afsluttes inden de to år, som er afsat til det. Der er ingen grund til at lade utrygheden for de implicerede parter vare længere end højst nødvendigt.

Fuglsang (DKP):

Jeg siger også ministeren tak for redegørelsen. Kommunisternes standpunkt til disse projekter, vil jeg skynde mig at sige, er ikke ændret. Som vi hele tiden har været det, er vi stadig for deres gennemførelse, og vi er det, fordi det principielle grundlag, som vi i sin tid byggede på, for os ikke er ændret. For os kan det ikke være sådan, at vores standpunkter skifter, alt efter som de kapitalistiske konjunkturer svinger, eller som de politiske og økonomiske vinde på den ene eller på den anden måde skifter retning.

Sådan som det hele ligger, finder vi det i orden med den udskydelse, der finder sted, og med nedsættelsen af en kommission til at undersøge tingene. Jeg vil da gerne sige, at der for os ikke er nogen grund til at tro, at denne udskydelse vil gøre gennemførelsen af arbejderne billigere til sin tid, men vi trøster os med, at nu da vi har denne situation, så kan der i løbet af disse par år, hvor kommissionen og eksperterne samarbejder, måske findes frem til forbedringer på den ene eller den anden måde.

I debatten her og også ude omkring i landet fremføres med stor iver forskellige prognoser, og man lader økonomer, erhvervsfolk og tidligere ministre lægge navn til forskellige fortolkninger og vurderinger. Jeg undervurderer selvfølgelig ikke betydningen af sådanne prognoser, men jeg vil også advare mod at overvurdere dem. Det drejer sig jo her ikke om uforanderlige naturlove, men i høj grad om udviklingslinjer, som er politisk og økonomisk bestemte, og som kan skifte. Vi har jo før, og endda ret ofte, set, at både prognoser og eksperter har taget fejl.

Da vi i sin tid tog vores standpunkt, så gjorde vi det ikke blot ud fra hensynet til fremtiden; det gjorde vi også, men vi tog også standpunkt ud fra, hvad vi fandt nødvendigt under de faktisk eksisterende forhold. Det var og det er stadig hensynet til de mennesker, hvis tilværelse bliver gjort utålelig af støjen fra Kastrup. Det var og det er stadig den risiko for en katastrofe,

som et flystyrt over tætbefolkede områder ville være. Det var og er også, at ganske vist kan man, og det erkender trods alt de fleste talere her i dag, udskyde løsningen, men før eller senere skal disse vigtige trafikproblemer løses, og jo længere man skyder det ud, som jeg sagde før, des dyrere bliver det, og desto længere forlænger man usikkerheden også med hensyn til nødvendig planlægning af bebyggelse, udbygning, transportforhold osv.

Vi var og er for gennemførelsen af disse projekter, fordi vi mener principielt, at en tidssvarende udbygning af hele vort transportvæsen udgør en livsvigtig del af et hvilket som helst moderne samfund. Her taler jeg om alle de nævnte trafikprojekter som en helhed, og jeg ville såmænd også gerne tage andre med. Der er bl. a. som nævnt af hr. Glensgård den færgeforbindelse mellem Göteborg og Frederikshavn, som af uransagelige grunde er endnu mere lagt i mølposen, selv om den ikke mindst for statsbanerne ville være en gevinst for transporten på den østjyske længdebane.

Vi bygger som sagt vores stilling på ønsket om en alsidig udbygning af vort lands indre transportnet, for at binde vort land sammen. Det er klart, at her spiller Storebæltsforbindelsen en særlig rolle med hensyn til at binde Øst- og Vestdanmark sammen og vel også med hensyn til at modvirke den alt for dominerende indflydelse, der kan opstå nede fra Hamborg. En af de ting, vi kan komme til at drøfte i denne periode, er vel den endelige udformning af Storebæltsforbindelsen.

Men for mig at se drejer det sig også om vor forbindelse med omverdenen, og set herudfra er udbygningen af Københavns lufthavn andet og mere end simpelt hen et prestigeprojekt. Det er vel ikke tilfældigt, at netop Kastrup lufthavn er vokset til det omfang, som den har i dag. Samme forhold har været årsag til, at Københavns havn har spillet den rolle, som den har gjort, for byens vækst, nemlig Københavns og hele vort lands centrale beliggenhed ved en af handelens og transportens korsveje. Det må vi vel i særlig grad bygge på nu, da bl. a. vort tilhørsforhold til EF truer med at gøre os til et randområde og NATO til et frontområde.

For mig at se vil tiden kræve en udbyg-