

[Indenrigsministeren.]

ønskeligt, at behandlingen af lovforslaget fremmes mest muligt.

Idet jeg i øvrigt tillader mig at henvise til lovforslaget og de dertil knyttede bemærkninger, skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Forhandling om ministeren for offentlige arbejders redegørelse til folketinget af 14. januar 1969.

(Redegørelsen findes i tidenden sp. 2576).

Formanden: Der er over for mig fremsat ønske om forlænget taletid indtil ½ time i første omgang. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som tiltrådt. (Ophold). Det er tiltrådt.

Horn: Jeg vil gerne sige tak til regeringen og trafikministeren for, at vi har fået denne redegørelse og nu får en forhandling, som kan være vejledende for arbejdet i det faste trafikudvalg. Skæbnen har jo villet, at vi ikke har fået denne debat noget før, men jeg håber, at befolkningen gennem pressen vil tage del i diskussionen om disse store spørgsmål, som der er snakket meget om og vil blive snakket meget om fremover. Selv om jeg for min del for så vidt er klar til at foretage en prioritering, har vor gruppe ikke haft lejlighed til at drøfte prioriteringen og har derfor heller ikke taget stilling til, hvordan opgaverne skal indplaceres i forhold til hinanden. Dog tror jeg, som jeg gentagne gange har sagt, at det nationaløkonomisk set vil være fornuftigt, at man indstiller sig på ikke at sulte transportsektoren alt for stærkt i de nærmeste år.

Af tidsmæssige grunde — jeg takker for den forlængede taletid — vil jeg gøre nogle principielle betragtninger og sætte proble-

merne i perspektiv og derefter knytte nogle kommentarer til de enkelte opgaver. Det skulle så være vor indgangsposition til den videre forhandling i trafikudvalget.

Vi vil søge at undgå fejlinvesteringer. Som udviklingen går, skal vi ikke regne med, at det er muligt at undgå dem, men vi kan begrænse dem, og i begrænsningen kan der ligge adskillige millioner kroner. På grundlag af mere eller mindre kendte faktorer og med en vis portion fantasi må vi søge perspektiverne for den målsætning, vi skal bygge vore transportmodeller ud fra. At se blot 10 år frem er svært, navnlig for vejsektorens vedkommende, og endnu sværere er det at se frem til behovet i år 2000, det tidsrum, og væsentligt længere, som disse anlæg jo skal dække, foruden at der skal være plads til suppleringsanlæg på et senere tidspunkt.

Hovedfaktorerne, vi må tage højde for, er bl. a. befolknings- og produktionstilvæksten sammenholdt med forventningerne med hensyn til den teknologiske udvikling, menneskenes adfærd og livsmønstre i tiden, der kommer. Vi må vel forudsætte, at P-pillens virkninger ikke bevirker, at samfundet overgår i en mere statisk situation, men vi ved jo i alt fald, at selv om dette måtte ske, vil produktionen og dermed også transportbehovet stige overordentlig stærkt.

Vedrørende adfærden og livsmønstret har — synes jeg — ungdommen i almindelighed jo glædeligvis reageret ret voldsomt og kraftigt imod det system, som de såkaldte aktivister forestiller sig skulle være gældende år 2000, så det behøver vi vel egentlig ikke at tage højde for, men selvfølgelig vil udviklingen i almindelighed og den stigende produktion foranledige, at vi må regne med betydelige nuancer mellem det mønster, vi har nu, og det, der vil komme. Her er det jo også sådan, at den nye kommune- og amtsstruktur vil hjælpe os en hel del, idet vi må forudsætte, at denne nye struktur vil betyde, at vi i højere grad kan komme

[Horn.]

til at styre både lands- og regionsplanlægningen, og det spiller jo en væsentlig rolle i den fremtidige transportudvikling.

Bogen „Den amerikanske udfordring“ har en vision om, at teknologiens udfoldelser inden århundredskiftet vil føre til fantastiske ændringer af livsmønsteret i det mere avancerede industrisamfund; bl. a. skulle antallet af fridage blive større end antallet af arbejdsdage. Vi kan ikke udelukke, at det er mere end en vision, og hvis vi når til en større økonomisk enhed i Norden, vil det efter al sandsynlighed betyde, at Norden vil høre til de områder, hvor visionen bliver til virkelighed.

Sådanne og andre perspektiver tilsiger os og planlæggerne at være åbne for nytænkning, når vi står over for trafikinvesteringer i anlæg, som skal dække behovet flere generationer frem. Vi må håbe, at transportforskningen kan komme os til gode, og vi må vænne os til i trafikudvalget i højere grad at se på perspektiver og principper end at fortælle os i detaildiskussioner.

I trafikministerens oplæg spiller økonomien en væsentlig rolle, som naturligt er, når det drejer sig om opgaver af denne karakter. Den nordiske transportproduktion skønnes at andrage omkring 50 milliarder kr.; for Danmarks vedkommende vil det vel sige et indslag på omkring 12-13 milliarder kr. eller ca. 20 pct. af nationalproduktet, en procent, der uden tvivl vil vokse. Hvad det betyder, kan man få en fornemmelse af, når man ser, at de sagkyndige regner med, at inden 1990 vil transportsektorens andel i produktionen være tredoblet. Det antyder jo noget om, hvad det drejer sig om.

Selv om vi må regne med, at vi gennem et stærkt økonomisk samarbejde kan forbedre mulighederne for at dække vort kapitalbehov, slår det jo ikke til. Vi kan ikke dække disse store opgaver ved nordisk kapital, vi må uden for Norden for at hente den, og det lader sig jo også gøre. I alle lande interesserer man sig stærkt for en begrænsning af overkapacitet i transportberedskabet. Den er her større end i noget andet produktionsområde, og det kan ikke være anderledes, men derfor bør vi alligevel i vor fattigdom tage fat på at undersøge, om vi kan begrænse det spild,

som her foregår. Jeg forstod også af ministerens redegørelse, at det er en af de ting, som har en betydelig vægt i ministerens og regeringens overvejelser.

Et af områderne er samarbejdet mellem jernbaner og biler. Her kan vi være glade for, at begge parter har forstået, at vi befinder os på et stadium i udviklingen, hvor de, der vil samarbejde, kan klare sig, medens de, som er imod samarbejde, må regne med at få meget trange vilkår fremover. Også her skulle amtstrafikudvalgene i de nye stamruter efter 1970 kunne komme til at øve en betydelig indflydelse i retning af en bedre koordinering og en begrænsning af spild inden for transportproduktionen. Vi må også regne med og håbe på, at trafikkommissionen ved sine undersøgelser kan komme med udredninger, som kan være til støtte for trafikudvalget i dets videre arbejde med disse planer.

Skibsfarten har som DSB rationaliseret meget stærkt og kan forhåbentlig over et containersamarbejde, også med vognmændene, bidrage til en større nyttevirkning for alle tre transportmidler.

Lufttransporten vil jo fortsætte sin ekspansion, det er der ingen tvivl om, måske endda voldsommere, end vi forestiller os. Det ses jo bl. a. af, at flere rederier i det sidste par år har interesseret sig stærkt for dette forhold og lykkeligvis i Norden søger samarbejde i stedet for den nådeløse krig, der ellers kunne tænkes at opstå mellem luftfragt og fragt på søen. Men vi må ikke overse, at der hænger meget tunge skyer over den internationale lufttrafik og dennes økonomi. Det bør vi skrive os bag øret, når vi taler om transportøkonomi og transportanlæg i det hele taget. Den tekniske udvikling af flytyperne kan vende op og ned på tilvante behov i lufthavne og på anden måde. SST-flyene synes at lade vente noget på sig, og det kan vi vel i og for sig kun være tilfreds med. Jeg tror, at alle luftfartsselskaber græder tørre tårer over, at der bliver en lille opbremsning i udviklingen af de forskellige flytyper. Det giver jo også dem, som tænker på at lave flyvepladser og lufthavne, tid til at tænke sig om, inden de investerer penge; de kan være lidt afventende over for den tekniske udvikling på disse felter.

I denne forbindelse må jeg stærkt under-

[Horn.]

strege betydningen af, at vore lande — og her tænker jeg på de lande, som står bag SAS — ufravigelig fastholder, at produktionsmulighederne for SAS ikke begrænses, men tværtimod styrkes mest muligt. Der er ikke så forfærdelig megen mening i, eller jeg vil hellere sige, der bliver mindre mening i, at vi investerer så meget i lufthavne, hvis vi ikke vedstår nogle af de forudsætninger, der foreligger for, at vi går ind i disse investeringer. Investeringer i lufthavne er jo nødvendige, og som det fremgår af beretningen fra storlufthavnsudvalget, haster det meget med en beslutning om Saltholmplanen og med at få dette arbejde i gang. Med hensyn til denne som andre statslige regionale lufthavne må vi holde for, at vi følger det princip, som vi har haft og har, og som der er enighed om i Norden: at der må være driftsbalance inden for disse lufthavne inden for en halv snes år, og derefter må de begynde at afvikle den kapitalinvestering, der ligger tilbage.

Disse synspunkter kan jeg vel i og for sig konkludere i ønsket om, at vi beslutter os til at drive, hvad jeg vil kalde transportpolitik. Jeg mener, at ministerens redegørelse i allerhøjeste grad giver udtryk for, at regeringen og ministeren er indstillet på, at vi skal drive transportpolitik her i landet, sådan som jeg har forsøgt at gøre det gennem flere år, selv om vi ikke umiddelbart kan sammenligne vore transportproblemer med de store landes, bl. a. fordi fjerntrafikken hos os er noget ganske andet end f. eks. i England og Tyskland, hvor de nu bevidst driver transportpolitik ud fra samme grundsyn, som jeg her har gjort mig til talsmand for. Med andre ord: vi står over for et valg, når vi taler om transportproduktion.

Vi er enige om, at i fremtiden må der være mindre spredning i motor- og hovedvejsinvesteringerne — en appel, som styrelsen kender fra min tid som minister. Det kræver til gengæld, at grundlaget, som skal bære denne nye politik, ud fra en transportøkonomisk forskning er sikkert, og derfor kan jeg på ny udtrykke min glæde over, at min efterfølger har foranlediget, at en sådan forskning er kommet i stand. En mindre spredning og en større koordination må være målsæt-

ningen, hvilket vel også er en væsentlig motivering for ministerens redegørelse. Jeg synes, man gentagne gange støder på den tankegang, at gennem en større koordination kan vi spare penge og få en større nyttevirkning af de penge, vi investerer. Vi forstår, at regeringen har til hensigt at nå dette mål ad flere veje, bl. a. ved en ændret byrdefordeling ved vejrefusionerne, som vi vel fra alle partiers side har været klar over måtte komme, og ved en ændret motorbeskatning, som jeg nogle gange har gjort mig til talsmand for i det seneste par år. Jeg er meget taknemlig for, at trafikministeren, og jeg må hermed forstå regeringen, er indstillet på at se, om vi ikke kan få en ordening på det område, som vil være til gavn for vor nationaløkonomi og for transportsektoren som et selvstændigt økonomisk område. Vil vi føre transportpolitik, hvad vi altså ønsker, og investere efter effektivitet og nyttevirkning, kommer vi ikke uden om at søge en del af de tunge transportere flyttet fra vejene over på jernbanerne.

Til støtte for denne politik kommer så de faste anlæg over bælt og sund, som vil have stor betydning for statsbanerne og for Svenska Järnvåger og naturligvis vil være af betydning for skinnetransporten i hele Europa, en målsætning, som jeg har indtryk af at alle europæiske lande er stærkt indstillet på. Jeg må måske her indskyde som en parentes, at vi skal vel ikke blive forbavset, hvis H—H linjen med en jernbanetunnel pludselig optræder som den sorte hest i hele dette spil.

Om finansiering og investering i denne sektor kan vi være enige i, at det næppe er realistisk at vente ekstra bevillinger til vejformål, hvor fornuftigt det i øvrigt kunne være at afsætte ekstra penge til udbygningen af vore veje. De mange andre sektorer, vi skal investere i, uddannelses-, socialsektoren osv., er vel just ikke indstillet på at vente på, at deres tur først kommer, når disse ting her er klareret. Vi må vel regne med, at det bliver nogenlunde som hidtil, at de penge, der er afsat, fordeles mellem disse parter. At vi så, hvad jeg er enig med ministeren i, kan fordele disse penge noget bedre, er en anden sag. Det kan vi tilsige fuld støtte til.

Derimod bliver det jo nødvendigt, at vi låner penge til de store, faste anlæg, altså

[Horn.]

de faste anlæg over bælt og sund og storlufthavnen på Saltholm. Vi skal ikke her gå ind i nogen fremstilling af, under hvilke former det skal foregå; jeg skal nøjes med at henvise til beretningen af 28. november, afsnit 5, hvor vi vel for så vidt enigt fra udvalget gav udtryk for, hvorledes man kunne tænke sig det organiseret. Der er jo mange forskellige former, hvorunder man kan lave et selskab, som skal iværksætte og drive disse anlæg, men det kan der jo tages stilling til senere. Det forudsætter jo, at vi bygger driften på en direkte afgift; jeg tror, det af mange forskellige grunde er den eneste mulighed, vi har. Det har vi gjort allerede for Kastrups vedkommende og for så vidt også i nogen grad for de andres, og det bør vi gøre fuldt og helt også for de andre lufthavne. For de faste anlæg over bælt og sund vil det være en nydannelse, men disse to anlæg kan jo heller ikke uden videre sammenlignes med de hidtidige bro- og tunnelanlæg, som vi har. Afgiftssystemet, der knytter sig til disse faste anlæg, er hverken omstændeligt eller særlig bekosteligt, så ingen behøver af den grund at være ængstelig for, at vi, måske ikke mindst af skattepsykologiske grunde, går over til et nyt princip.

Vi forudsætter, at anlæggene udbydes i international konkurrence, og at der ikke knyttes klausuler til eventuelle aftaler, der senere måtte følge, ud over den klausul, at vi naturligvis må foretrække eller forlange, at der tages skyldigt hensyn til dansk og nordisk beskæftigelse i det hele taget.

Vi er godt klar over, at der er en vis inflationsfare ved at pumpe så mange penge ud, som der kan blive tale om i de største byggeår; hvis det falder sammen med en højkonjunktur, kan det jo nok skabe visse vanskeligheder. Men når vi kender det på forhånd, skulle det være muligt at tage højde for det. Falder det sammen med en lavkonjunktur, kan det jo være gunstigt, men da anlægsperioden er så lang, som der her er tale om, lader det sig efter min opfattelse i alt fald ikke gøre at disponere efter, at vi kan indplacere det, når der er lavkonjunktur. Vi må tage den risiko, der er for, at der kan komme spidser på, og søge at indrette os derefter.

Vi er selvfølgelig også klar over, at i det øjeblik man trækker 5.000-6.000 mand ud af produktionen, kan det komme til at gå

ud over vore eksportindtægter; det er rigtigt, at det kan svække nationalproduktet. Men på den anden side: disse store anlæg vil jo den dag, de er anlagt, begynde at tjene penge hjem, og når vi når nogle år frem, vil de tjene de penge hjem, som vi kan sætte til i disse år. Det er en overgangstid, vi skal igennem, og det må vi tage med godt mod.

Dette om det principielle, og så skal jeg knytte nogle kommentarer til de enkelte anlæg, som er nævnt i ministerens redegørelse.

Vedrørende storlufthavnen på Saltholm kan jeg henvise til beretningen og til den tale, jeg holdt den 22. maj i fjor, tidenden sp. 3468. Der er talt så meget om det forhold, skrevet så meget om det, og der er heller ikke tid til her at komme ind på enkeltheder, som jo vil komme til at foreligge den dag, den endelige projektering foreligger.

Jeg har forstået, at der er nogle sagkyndige — eller mindre sagkyndige — som mener, at udvalget har fejlvurderet i sin indstilling i beretningen. Vi kan kun være glade for at modtage gode råd udefra, men selv ved en nøje gennemgang af kritikken fra disse mere eller mindre sagkyndige har jeg ikke fundet noget sted, hvor de har påpeget noget, som vi ikke på forhånd har været opmærksom på, noget, vi ikke gentagne gange har diskuteret i udvalget. Derimod må jeg udtrykke min skuffelse over, at der blandt så mange sagkyndige synes at være en sådan vanetænkning, at man undres over, at der ikke er nogen, der har tænkt på — prøvet at tænke på — den anden side år 2000. Dette være også sagt som en henstilling til dem; der giver sig af med planlægning: prøv dog at tænke ind også i næste århundrede! Det synes jeg i høj grad mangler, og det spiller jo en stor rolle for det trafikmønster, som vi her er ved at skulle opbygge.

Vi forventer, at regeringen inden Nordisk Råds møde i marts og helst inden nordisk trafikudvalgs møde i februar sikrer sig tingets tilslutning til den henstilling, der ligger i beretningen fra storlufthavnsudvalget om, at Saltholm vælges. Vi ved, at Sverige venter på klart og præcist at få at vide: hvad mener danskerne? Og jeg føler mig ikke overbevist om, at det vil være rigtigt at byde svenskerne en henvisning til, at der ligger en beretning fra et udvalg, og så er den sag i orden. Jeg

[Horn.]

mener, at Nordisk Råd, sådan som tingene har formet sig, har krav på, at trafikministeren kan møde i Nordisk Råd og helst til trafikudvalgsrådet i februar og have folketingets beslutning om, at Danmark har valgt at anlægge lufthavnen på Saltholm. Derefter kan man begynde at forhandle med svenskerne og andre nordiske lande, som kunne tænkes at være med til at drive den forretning, der her er tale om. Alle ved jo, det er en hastesag, at vi sparer en række dobbeltinvesteringer, jo tidligere vi kan få begyndt derovre, hvortil kommer, at kommunernes dispositionsplaner på begge sider af Øresund er meget afhængige af den beslutning, vi træffer. Vi ved, at SASs investeringer, som må komme, og som skal ske i Kastrup, indtil dette sker, er af en sådan størrelsesorden, at vi også skylder dette luftfartsselskab som andre luftfartsselskaber, at vi træffer en beslutning, sådan at de ikke skal fejlinvestere. Det er jo ikke bare staten, der er tale om; der er også andre, som kan fejlinvestere. Og det er jo ikke en licitationsbeskrivelse, vi skal lave her; det kommer på et senere tidspunkt.

Vedrørende fast forbindelse over bælt og sund ligger der nye udredninger fra arbejdsgrupperne, som stort set er kommet til samme resultat som tidligere, blot har trafikken på Øresund vist en tidligere rentabilitet — med en betydelig vægt til K—M linjen. Det er jo en linje, som bornholmerne lægger megen vægt på, idet det har stor betydning for den bornholmske befolkning, at de kan få det faste anlæg over Øresund.

Det er vel en almindelig anerkendt regel, at bygger man et hus, er det klogt at bygge det færdigt fra starten og ikke lappe på det indimellem, og det er vel ret nærliggende, når vi taler om storlufthavn og fast forbindelse, at man også bygger disse to ting i sammenhæng. Jeg vil tro, at befolkningen ville mene, at det var lidt for molboagtigt, hvis man skilte de to ting ad, i alt fald anlægsmæssigt.

Vedrørende Store-Bæltsanlægget interesserer det jo befolkningen overordentlig stærkt. Vi kan vel sige, at de resultater, vi kom til i kommissionen i sin tid, er der ikke røkket ved, ud over at trafikken er blevet lidt mindre. Det skyldes jo de driftige Kattegatruter, som er kommet, og jeg synes

i og for sig, at også for disse ruter og den investering, der fra privat side er gjort i disse anlæg på Kattegat, er det ret ønskeligt at få at vide, hvad vi egentlig vil. Vil vi bygge dette anlæg, eller vil vi ikke, og hvornår omtrent vil det ske? At vi ikke nu er rede til at gå ind på tanken om en Samsølinje, som også spørger, eller en Østersøforbindelse, det tror jeg er ligetil. Vil man med tysk kapital bygge Østersøforbindelsen, ja, så kan vi vel ikke uden videre modsætte os det; der er også andre, der skal tale med om det. Men foreløbig mener jeg nu ikke vi skal begynde at sætte penge i det foretagende. Vi har nok at gøre med de to andre ting. Om det skulle vise sig senere, omkring 1985-90, at der kan være behov for at supplere et Store-Bæltsanlæg, kan man jo lave en halv forbindelse på Samsø i første omgang og så gøre det færdigt år 2000. Jeg kan levende forestille mig, at der vil være et sådant behov. Men at man skulle lade Fyn afskæres fra at få forbindelse med Sjælland, det tror jeg ikke der er nogen der vil acceptere. Hvis man tænker det rigtig igennem, vil jeg tro, at selv om der kan anføres meget fornuftige argumenter for en god økonomi på Samsølinjen, kan vi ikke både investere penge dér og have et beredskab af færger på Store-Bælt, som vil komme til at give et betydeligt underskud.

Vi gav jo en sympatitilkendegivelse i 1963 til minister Lindbergs redegørelse for Store-Bæltsanlægget, og det er klart, at der stilles meget store forventninger til dette anlæg. Det er vel også sådan, at befolkningen siger: kan vi nu ikke snart holde op med at tale om det? Det tror jeg for så vidt også vi kan, hvis vi i trafikudvalget kan undgå at begynde at være teknikere, men taler om det, der er vor opgave: den økonomiske indpasning i den almindelige investering her i riget. Så skulle det nok kunne klares. Vi må i trafikudvalget efterprøve de forskellige muligheder ud fra en saglig økonomisk vurdering. Det er borgernes penge i form af broafgifter, der bestemmes over, og jeg tror, at borgerne vil sætte pris på, at vi handler på en måde, så det danske folk får mest muligt for sine penge, uden at vi dermed skal foretage os noget, som generer vore brødrelande. At et fast anlæg vil være en særlig gevinst for statsbanerne og erhvervslivet, er jo givet og oplagt, naturlig-

[Horn.]

vis alt efter hvilken transportpolitik man vil drive. Man kan jo udmærket tænke sig et fast anlæg over Store-Bælt, som kan blive til skade for statsbanerne, men jeg er temmelig sikker på, at den nuværende trafikminister og jeg er enige om, at det er i alt fald ikke en sådan politik, vi skal føre.

Alle taler meget om de bemærkninger, vi i sin tid gjorde i Store-Bæltskommissionen om broanlæg i forhold til Hamburg, og der kan siges meget om det. Man kunne i høj grad også begynde at tale om Göteborg. Jeg har nogle gange sagt, at nu skal man heller ikke overdrive dette problem. Det er jo dog sådan, at de, der indleverer gods her sidst på eftermiddagen ved arbejdstidsophør, kan regne med, at dette gods er fremme i den anden ende af landet i morgen, når arbejdstiden begynder; så der skal nu en lidt mærkelig moral til at begynde at foretrække Hamburg fremfor Sjælland; det synes jeg nok man må sige. Og vi kan roligt sige, at efter at vi har fået godsfærgen Asa Thor, er der ingen godsproblemer på Store-Bælt. Desværre kan man sige, at den har alt for lidt at lave, ærlig talt. Der er heller ingen isvinterproblemer, når vi har Asa Thor. Derfor skal man nu ikke overdrive disse ting, og man kan i alt fald ikke beklage, at der ikke er et beredskab, som kan betjene erhvervslivet. Anderledes er det, når man kan vælge mellem, om man vil over kl. 5 minutter over 11 eller 5 minutter over 23, så er forholdet naturligvis knap det samme, men for godset, der betyder noget, kan man jo til det hastende bruge luftfarten. Til de andre ting er jernbaneberedskabet af en sådan hurtighed, at der ikke kan være problemer.

For øvrigt er der også det at sige om Store-Bælt, at problemet jo hænger nøje sammen med, om vi også har et anlæg over Øresund, og omvendt. De to anlæg forudsætter i nogen grad hinanden. Det er da heller ikke sådan, at der er nogen, der forestiller sig — det går jeg da ud fra — at det ene anlæg skal vente på det andet. Jeg tror, der vil være god økonomi i, at de lægges tæt op ad hinanden, således at man bl. a. kan flytte den trænede arbejdskraft derfra, hvor man begynder først, over til det andet anlæg; og på samme måde med hele maskinparken; det vil der tjenes mange penge på.

Vi ved f. eks. fra det tunnelbyggeri, der foregår i Europa i øjeblikket, at man kører med tre tunnelprojekter, og eksperterne sættes ind på dem alle. Det har givet bedre priser og bedre kvalitet. Der er jo også hele beskæftigelsesforholdet. Jeg forstår, at LO har lagt vægt på, at disse anlæg her går ind i billedet, og navnlig har tænkt på skibsværfterne. De har måske nok meget at lave i øjeblikket, men kommer der ikke nye krige, kan man jo nok imødesé en faresituation for værfterne fremover.

Vedrørende provinslufthavnene kan vi stort set følge den indstilling, som foreligger fra provinslufthavnsudvalget, som har lavet et udmærket, jeg synes et virkelig fint arbejde. Jeg kan kun gratulere dem, der har stået for det, med det resultat, de har nået. Vi er med på, at løftet i 1946-loven om lufthavne i Århus- og Esbjergområdet nu indfries. For Århus har der jo i de senere år været afsat penge til det og vil vel fortsat blive det. Kommunerne har fundet ud af, at Hammel vil være et passende sted. Personlig tror jeg ikke, det haster, men min gruppe mener, at sådan som tingene nu ligger fra udvalgets side, ser det ud til, at der vil være en rimelig økonomi i, at man kører videre med det og ser at få Hammelprojektet gjort færdigt, og så må Tirstrup naturligvis lukke som civil lufthavn, selv om anlæggene dér langt fra vil være afskrevet. For Esbjerg er det straks noget mere kompliceret, idet den lufthavn, man byggede loven på i 1946, ikke eksisterer mere. Til gengæld har Esbjerg kommune været så forudseende, hvad vi må være den taknemlig for, at man har fundet frem til en egnet plads, hvor man kan anlægge en ny lufthavn, og jeg mener, at tiden nu er inde til, at staten og kommunen må se at finde en ordning.

Billund er i relation til 1946-loven kommet ind som en hund i et spil kegler; kan man sige. Det er al ære værd, hvad der er præsteret i Billund, men det står i et lidt uheldigt forhold til det, man i sin tid tænkte sig. Nu kan man sige, at der jo er gået disse mange år, og at ingen havde kunnet forudse udviklingen, og det er naturligvis fuldstændig rigtigt. Billunds fremtid må ses i relation til den kommende faste forbindelse over Store-Bælt, der jo gør det nemmere at komme til København pr. bil; ja, måske vil

[Horn.]

allerede den nye Lille-Bæltssbro og den vestfynske motorvejs åbning med den hurtigere adgang til Odense lufthavn gå noget ud over Billunds opland.

Det mest realistiske er, at Esbjerg får en ordning med staten, således at der ved Kors-kroen kan anlægges en startbane og de faciliteter, som hører til en god flyveplads; det vil vel svare til de forventninger, der er i Esbjergområdet. Om der kan blive rute-flyvning på denne nye lufthavn, stiller jeg mig meget tvivlende over for; det kan i alt fald ikke være i samkøring med Billund. Om der skulle vise sig andre muligheder, når den står færdig, skal jeg ikke kunne sige. Vi kunne godt forestille os, at der kunne være en anden kombination derved, at når Store-Bæltsanlægget åbnes, kan Korskro-lufthavnen og Billundlufthavnen komme til at skifte opgave; det tror jeg vi må regne med.

Så kan det sønderjyske vel hvile lidt; provinslufthavnsudvalget har jo peget på en Rødekro-lufthavn. Jeg siger ikke dette, fordi vi ikke skal gøre meget for sønderjyderne, og jeg vil da udtrykke min store glæde over den måde, hvorpå sønderjyderne benytter det gode lyntog, de har; der er mange, der har noget at lære af sønderjyderne på det område. Men der er nok disponeret sådan nu i Sønderjylland ved Sønderborg, at det ikke just haster med at gå ind på tanker om en ny lufthavn i Sønderjylland.

Ud over de bestående rute-flyvningslufthavne plus den nye ved Hammel og det, der eventuelt kan ske ved Korskroen, mener jeg ikke der foreløbig er brug for flere. Men der vil naturligvis være brug for en række flyvepladser med asfalterede startbaner af en vis størrelse, og der vil være brug for et væsentligt antal markpladser, en 15-20 stykker, og her kan amtskommunerne komme stærkt ind i billedet. Jyske kontinentalruter er der ikke tale om foreløbig; der er ikke engang passagerer nok til en charabanc hver dag til London, og der er vel ingen, der forlanger, at man skal flyve med så lidt.

Ja, taletiden er udløbet. Vi er parat til fordomsfrit at gå ind i en forhandling om disse ting uden at have anvist nogen prioritering for opgavernes løsning — bortset fra at vi er klar til at starte på Saltholm.

Stær Johansen: Det kan ikke bestrides, at transportpolitikken i et moderne samfund spiller en overordentlig stor rolle for produktion og økonomi. Konkurrenceevnen er i ikke ringe udstrækning betinget af de fornødne trafikforbindelser, ligesom transportomkostningerne er en ikke uvigtig del af varens pris. Også muligheden for arbejdskraftens bevægelighed er større med veludviklede trafikmidler, hvilket ikke mindst spiller en rolle i spørgsmålet om transporten mellem hjem og arbejdsplads. Yderligere må betydningen af fritidsproblemerne ikke overses, ligesom den forøgede kontakt mellem nationerne som følge af gode og bekvemme transportforhold har stor betydning. Trafikproblemet er derfor et meget vigtigt investeringsspørgsmål for et samfund, der ønsker fortsat fremgang.

Ikke mindst for et land som Danmark er det betydningsfuldt, da vi jo ikke ejer nogen råstoffer, men skal importere og bearbejde dem. Danmark er blandt de lande i verden, der har den største eksport pr. indbygger. Det er derfor ikke mærkeligt, at vi i folketinget mange gange har beskæftiget os med trafikopgaverne, ligesom der har siddet en række udvalg og kommissioner, der har arbejdet med problemerne. Resultater har man også opnået, men helt tilfredsstillende planlægning har man trods alt savnet.

Derfor er det rigtigt, at ministeren for offentlige arbejder nu har fremsat et oplæg til debat, der i øvrigt indeholdt flere nye synspunkter, og som forhåbentlig kan føre til en række betydningsfulde resultater på trafikpolitikens område. Men naturligvis er det først og fremmest et økonomisk spørgsmål, og her må trafikpolitikken selvfølgelig sammenholdes med de øvrige store investeringsopgaver, som det danske samfund må påtage sig.

Ministeren understregede selv i sin redegørelse, f. eks. i afsnittet om vejbyggeriet, at de politiske og økonomiske realiteter, vi arbejder under, i praksis ikke vil tillade en sprængning af bevillingsrammerne, men at man gennem rationaliseringen og koncentration om visse store opgaver må søge først og fremmest at forøge effektiviteten ved disses løsning — et synspunkt, der naturligvis ikke er mit parti fremmed.

[Stæhr Johansen.]

Først vil jeg gerne gøre nogle bemærkninger om jernbanerne. Jernbanerne har i de senere år vist en vis, omend beskedent, stigning både for gods- og persontransporten; men i forhold til den samlede transportsektor har banernes andel været faldende. Der er i virkeligheden tale om en udvikling, der har stået på i mange år, måske lige siden jernbanenettet i 1930'erne havde sin største udstrækning her i landet. Såvel stats- som privatbanerne har da også taget konsekvensen af denne udvikling og nedlagt en række urentable strækninger, ligesom man har overvejet sine organisationsforhold. Jernbanernes fremtidige stilling er som bekendt indgående behandlet i baneplanudvalgets betænkning, og hvad angår statsbanernes organisationsforhold, foreligger der en værdifuld betænkning fra strukturudvalget. Denne betænkning har nu ført frem til et forslag om en ny lov om statsbanernes styrelse, der giver mulighed for en forstærket rationalisering, og det er jo det, vi venter på.

Det glædede mig, at ministeren i sin tale var meget opmærksom på, hvorledes banernes udvikling fandt sted i andre lande, og her fremhævede, at banerne i særlig grad kan udvikles til at varetage persontrafik på bybaner i de tæt befolkede områder og tunge transporter af gods over længere afstande, herunder containertransporten, som jo har gennemgået en rivende udvikling. Det er synspunkter, som jeg fuldt ud deler. At ministeren yderligere peger på, at jernbanerne ved at ændres i denne retning i det lange løb får mulighed for at blive rentable, imødekommer et ønske, vi i mange år har næret.

Fra det konservative folkepartis side vil vi gerne være med til at undersøge mulighederne for, at statsbanerne bliver et koncessioneret selskab. Med de rationaliseringer, der er sket og vil ske, vil muligheden derfor blive større. Et koncessioneret selskab giver ganske vist ledelsen et større ansvar, men også udsigt til en smidigere, hurtigere og mere rationel stillingtagen. Den nye organisationsform vil formentlig også lette overgangen til koncessioneret selskab. Det er et punkt, som jeg håber ministeren vil være opmærksom på. Jeg vil derfor gerne spørge ministeren, om det er dette, han

har haft i tankerne med bemærkningen om en opdeling af statsbanerne efter koncernprincippet.

I ministerens redegørelse savnede jeg en omtale af vore havne. Forklaringen kan muligvis være, at der sidder en havnelovskommission, men jeg synes alligevel, at ved en samlet trafikanalyse hører havneanlæg med i billedet. Forholdet er jo, at ikke mindre end 90 pct. af importen indføres søværts, og ca. $\frac{2}{3}$ af eksporten udføres søværts. Det er en kendt sag, at tendensen inden for havnenes udvikling har været, at rentabiliteten i de større havne er blevet stadig forbedret, medens de mindre havne ikke rigtig har kunnet følge med. Alt tyder således på, at man især skal have opmærksomheden henvendt på investering i de betydeligste havne. Efterhånden som skibene bliver større og større, må havnedybder og kajpladser indrettes til disse store skibe, da man ellers vil se, at vi som gammel søfartsnation må lide den tort at se de større skibe gå uden om Danmark. Derfor må det forventes, at der også inden for havnevæsenet sker en udbygning, idet skibsfartens modernisering med containertransport og roll-on og roll-off trafik må formodes at ville medvirke til en yderligere koncentration og dermed en større samlet godsmængde, som stiller krav til en fornyelse af de vigtigste havneanlæg og disses forbindelse med det overordnede trafiknet.

En vigtig bestanddel af dette overordnede trafiknet er jo, foruden jernbanerne, vejene, og herunder særlig hovedveje og motorveje. Det er anerkendt fra alle sider, at vejudbygningen, når det drejer sig om hovedlandeveje og motorveje, ikke har kunnet følge med i den enorme stigning i antallet af køretøjer, som vi har været vidne til efter 2. verdenskrig. I 1955 havde man en samlet bilpark på 324.000 biler. I 1961 var dette tal fordoblet til 668.000, og i 1967 var der igen næsten en fordobling til 1.142.000 biler. De prognoser, man har udarbejdet, viser, at man i 1970 må regne med 1.360.000 og i 1980 med 1.890.000 biler. Disse tal viser meget tydeligt, hvilke krav der bliver stillet til udbygningen af vejnettet, hvis automobilkørslen skal fungere på tilfredsstillende måde.

Det er ikke et spørgsmål om udbygning

[Stæhr Johansen.]

af det sekundære vejnet, der må siges i store træk at være tilfredsstillende, men derimod om de store hovedveje og især motorvejene. De skal jo være i stand til at tage en sådan trafik. Ganske vist er der sket ikke uvæsentlige forbedringer ved loven af 1963. Jeg var meget glad for ministerens udtalelser om, at vi inden for de bevillingsrammer, man lægger for vejtransporten, vil kunne overføre større beløb til udbygning af hoved- og motorveje. Jeg kan også være enig med trafikministeren i, at det er uheldigt med den stykkevise udbygning, som vi har været vidne til, og det vil sikkert være rigtigt at koncentrere sig om færdiggørelsen af vigtige strækninger, hvor man kan forudse at trafikbehovet er størst. Det er klart, at der kan være diskussion om, hvilke strækninger der er vigtige, og der kan være mange lokale hensyn at tage; men her må man vel nok lade det rationelle være afgørende. Jeg kan f. eks. nævne, at når man nu ved, at motorvejen fra den nye Lille-Bæltsbro ned til grænsen påregnes færdig i 1982, medens den tyske motorvej, som den skal have tilslutning til, bliver færdig allerede i midten af 1970'erne, behøver man ikke at have megen fantasi til at forestille sig det trafikpres, der vil komme på denne vejstrækning, der jo bliver hovedforbindelsen til Europa.

Endvidere må man også tage meget stærkt hensyn til vejenes bæreevne. Udviklingen af lastbilerne fører med sig, at vognene bliver stadig større og med forøget akseltryk, og allerede de store transitvogne med 10 t akseltryk er en betydelig belastning for vore veje. En indenlandsk lastbils akseltryk må som bekendt ikke overstige 8 t. Det er en kendsgerning, at man ikke stopper ved disse størrelser, men må forvente i de kommende år at blive stillet over for krav om større bæreevne på vore veje. De bemærkninger, som ministeren fremsatte angående afgiftspolitikken på lastbiler, må formentlig have forbindelse med spørgsmålet om vejenes kvalitet, og selv om

afgiftsproblemet er ømtåligt at røre ved, vil vi have forståelse for nødvendigheden af en drøftelse af dette forhold. Men her må vi formentlig afvente resultatet af overvejelserne i trafikkommissionen, hvor man jo undersøger spørgsmålet.

Det ville også være værdifuldt, om man overvejede at skaffe midler til forøget vejbyggeri ved indførelse af det, som man kender i flere europæiske lande, for slet ikke at tale om Amerika, nemlig opkrævning af en afgift på de store motorveje. Det har vist sig, at i disse lande er der ingen væsentlig kritik imod dette system, og det betyder også, at netop brugerne af disse særlig dyre veje kommer til at bære en del af udgifterne. Dette gælder også den såkaldte transittrafik, der jo ikke er den mindst belastende for vejene.

I forbindelse med udbygningen af de gennemgående vejforbindelser er det af særlig betydning at drøfte den del af vejforbindelserne, som udgøres af broerne. En række mindre broforbindelser er bygget i de senere år, men vi har stadig den store flaskehals ved Store-Bælt og spørgsmålet om en fast forbindelse til Sverige. Spørgsmålet om prioriteringen af disse to broprojekter har tidligere været behandlet her i tinget og er for så vidt afgjort med principbeslutningen, hvorefter Store-Bæltsbroen skal bygges før den faste forbindelse over Øresund. Spørgsmålet er, om der i den siden da forløbne tid er fremkommet noget, der kan tale for at ændre den én gang vedtagne beslutning. Fra konservativ side har vi ikke fundet momenter, der peger mod en anden løsning end den af folketinget i sin tid valgte. Derimod synes det, som om betydningen af de argumenter, der førte til at give bygningen af en fast forbindelse over Store-Bælt en høj prioritet i trafikinvesteringerne, er blevet forstærket gennem årene. Dette hænger bl. a. sammen med den øgede arbejdsdeling inden for dansk industri, der i høj grad vil blive begunstiget af fast forbindelse mellem landets østlige og vestlige dele. Men også for den almindelige

[Stæhr Johansen.]

varedistribution og for persontrafikken vil en sådan forbindelse være af meget stor betydning.

Et andet moment, som jeg gerne vil pege på, og som også er udførligt behandlet i den betænkning, som i 1968 blev afgivet af arbejdsudvalget, er spørgsmålet om de ændringer i oplandsgrænserne, som bevirkes af bygningen af en Store-Bæltsbro. Uden en sådan broforbindelse må vi belave os på, at erhvervslivet i den vestlige del af Danmark i stigende grad vil blive knyttet til Hamburg, der med sin gode havn og sine store industrikoncentrationer øver en mærkbar tiltrækning — et forhold, der ikke vil blive mindre betydningsfuldt, såfremt Danmarks ansøgning om optagelse i det europæiske fællesmarked imødekommes. Store-Bæltsbroen har således meget stor betydning for udviklingen og lokaliseringen inden for handel og industri, og vil man arbejde for, at Danmark i erhvervsmæssig henseende bliver et samlet hele, kommer man ikke uden om bygningen af en Store-Bæltsbro.

Det er på denne baggrund ikke mærkeligt, at vi fra konservativ side lægger megen vægt på, at denne forbindelse etableres. Med den seneste betænkning har vi fået teknikernes ord for, at det er muligt at bygge en sådan forbindelse, der på tilfredsstillende måde kan betjene såvel vejtrafikken som jernbanerne. For hele jernbanenettets fremtidige organisation spiller den faste forbindelse en særlig rolle.

Om Øresundsbroen vil jeg gerne tilføje, at jeg anser det for meget hensigtsmæssigt, at man også udarbejder planer for en Øresundsbro. En koncentrering af brobyggeri i Danmark vil i allerhøjeste grad bevirke, at der kan disponeres på længere sigt, og den erfaring og arbejdskraft, der står til rådighed — og her er jeg helt enig med hr. Horn — kan overføres fra det ene broarbejde til det andet, hvilket formentlig vil betyde en billigørelse. Jeg mener afgjort, at det vil tjene forbindelsen med Skandinavien bedst, hvis den første landfaste forbindelse bliver K—M linjen og ikke den af banerne ønskede H—H linje, som hr. Horn kalder for den sorte hest. Jeg kan nu principielt ikke lide sorte heste, og jeg håber stadig, at K—M forbindelsen er den pæneste af hestene. Jeg mener afgjort, at H—H linjen, som vel en-

gang bør komme, må noget længere tilbage i prioriteringen af de store trafikarbejder.

Som det også ved tidligere lejligheder er fremhævet, forbinder man med en bro i K—M linjen betydelige befolkningskoncentrationer på begge sider af Øresund og får derved mulighed for at skabe et kraftcenter, der omfatter det storkøbenhavnske område såvel som hele det sydsvenske område. Der til kommer naturligvis spørgsmålet om storlufthavnen på Saltholm, der vil blive til fordel for såvel Danmark som Sverige ved sin beliggenhed midt i Øresund.

Herefter er det naturligt at komme med en enkelt bemærkning om Saltholmprojektet, hvorom jeg gerne vil henvise til den beretning, som er afgivet den 28. november sidste år af det udvalg, der arbejdede med lufthavnsplanerne. Et stort flertal i dette udvalg fandt, at det efter de tilvejebragte oplysninger ville være velbegrunderet at vælge Saltholm ved placeringen af den nye storlufthavn. Det konservative folkeparti finder, at flertalsindstillingen fra udvalget peger på den rigtige løsning af dette spørgsmål, og mener i øvrigt, at man for at komme videre i forhandlingerne med Sverige snarest må vedtage en principbeslutning.

I det hele taget må vi jo forvente, at lufttrafikken vil vokse i omtrent samme tempo i de kommende år som siden 2. verdenskrig. Et område vil formentlig få en særlig stor ekspansion, nemlig indenrigsflyvningen. Det forudsætter naturligvis, at vi nærmere må overveje den bedste løsning for placeringen af provinsflyvepladserne. Der foreligger en betænkning om provinslufthavnene, en udmærket betænkning, og det forekommer mig, at man med den har fået et godt grundlag at arbejde videre på. Jeg vil i øvrigt sige, at jeg i store træk er enig med ministeren i hans betragtninger om indenrigsflyvningens fremtidige organisation.

I forbindelse med den voldsomme udvidelse af lufttrafikken er vi fra konservativ side enige i, at en udbygning af Kastrup lufthavn indtil videre er bydende nødvendig. Man bør dog ikke investere mere end højest nødvendigt i Kastrup, hvis man agter at bygge på Saltholm. Jeg skal i denne forbindelse særlig henvise til bemærkningerne til det fremsatte forslag til lov om udbygning af Kastrup lufthavn, hvori det bl. a.

[Stær Johansen.]

hedder, at der kan opnås en væsentlig besparelse i udgifterne til den nødvendige udbygning af Kastrup lufthavn, nemlig i alt ca. 200 mill. kr., såfremt Saltholm vælges som placering for en ny storlufthavn.

Yderligere vil jeg gerne fremhæve, at hele spørgsmålet om privatflyvningen naturligvis må medtages i lufthavnsovervejelserne. Denne flyvning betyder en vis belastning af Kastrup, og kan denne privatflyvning flyttes til andre områder, vil der deri ligge en værdifuld aflastning af trafikken på Kastrup. Her har man peget på Tune, som man efter de foreliggende oplysninger mener vil være egnet til at overtage privatflyvningen.

Et andet vigtigt afsnit i ministerens tale var udbygningen af det storkøbenhavnske trafiknet. Jeg bemærkede mig i denne forbindelse ministerens meget positive ønsker med hensyn til en koordinering i det storkøbenhavnske område, og jeg er ikke i tvivl om, at trafikministeren er fuldt orienteret om de betydelige fremskridt, der i den seneste tid er gjort med henblik på en koordinering af disse opgaver i hovedstadsområdet's undersøgelsesudvalg. Der er således mange ting, der tyder på, at det snart skulle være muligt at træffe en principbeslutning om dannelsen af et storkøbenhavnsk trafik-selskab, omfattende såvel de private og de kommunale kollektive befordringsmidler som den del af statsbanernes trafikmidler, der naturligt hører sammen med det storkøbenhavnske trafiknet.

Som omtalt under spørgsmålet om jernbanetraffikkens fremtidige udvikling er den kollektive persontransport i det storkøbenhavnske område et af de felter, hvor jernbanerne fortsat vil kunne gøre sig gældende. Der er for mig at se næppe tvivl om, at udbygningen af et kollektivt banesystem i Københavnsregionen i betydelig grad vil føre til besparelser i udgifterne til veje og gader. Men det er som nævnt af den allerstørste værdi, at såvel S-banerne som de kommende tunnelbaner indpasses i trafiksystemet, hvilket i praksis må føre til en udskillelse fra statsbanerne og en inkorporering i et kommende storkøbenhavnsk trafik-selskab. Det er min opfattelse, at det er nødvendigt, at der kommer gang i disse ting. Man må heller ikke glemme, at på

Amager, ja, i hele det storkøbenhavnske område, afhænger af, hvor lufthavnen skal placeres, idet de kommende baneanlæg bestemmes heraf. Uanset hvor storlufthavnen vil blive placeret, er det nødvendigt med en kombineret tunnel- og S-banelinje til lufthavnen, men jeg er knap så sikker på, at det vil være rigtigt at føre denne linje uden om de centrale bydele, og jeg vil særlig pege på, at en Amagerlinje, der passerer den indre by, for de fleste af de kommende brugere af denne linje vil være langt mere attraktiv end en bane i den vestlige del af byområdet.

I forbindelse med afsnittet om det storkøbenhavnske område nævnte ministeren spørgsmålet om Lyngbyvejens indførelse og forbindelsen til Amager. Ministeren udtalte:

„Det ser ud til, at man kan finde en realistisk mulighed for at erstatte selve Søringen med en motorgade gennem sneringsmodne kvarterer, hvis dette af andre grunde skulle være ønskeligt.“

Da folketinget har vedtaget en principbeslutning om Søringen, som ligeledes er vedtaget af Københavns borgerrepræsentation, ville det være af interesse at høre, om ministerens udtalelse er udtryk for et ønske om at ændre den tidligere tagne beslutning.

Som jeg indledte med at sige, er det meget store investeringer, der her er tale om for at skabe et for landet tilfredsstillende trafiksystem. Det vil derfor være naturligt, at man overvejer de finansieringsmuligheder, der er til stede, og jeg vil gerne her fremhæve, at det fra mit partis side gennem årene har været påpeget, at visse store projekter egner sig til privat finansiering, således som det kendes mange steder fra i udlandet. Det er min opfattelse, at virkeliggørelsen af disse mange planer afhænger af, om man kan få en privat finansiering af i hvert fald nogle af projekterne. Gennemførelsen af de store trafikopgaver vil kunne få betydelig indvirkning på beskæftigelsen, og forudsætningen er naturligvis, at arbejdskraften er til stede. Til fordel for at overlade finansiering til private taler også hensynet til statens likviditet. Forudsætningen er naturligvis, at et sådant selskab får sine midler amortiseret gennem en afgift for benyttelsen af det pågældende trafik-anlæg. På samme måde som dette princip kan anvendes på motorvejsstrækninger, vil det

[Stæhr Johansen.]

i endnu højere grad være naturligt for broer og lufthavne. Det betyder jo, at alle brugere, herunder udenlandske turister, kommer til at deltage i finansieringen, og modsat vil afgiftsfrihed betyde, at byrden ensidigt lægges på de danske skatteydere. Man kan f. eks. pege på, at en Store-Bæltsbro med afgifter svarende til de nuværende færgetakster vil kunne afskrives på ca. 16 år. Men det er ikke givet, at man behøver at anvende en så kort afskrivningsperiode for et anlæg, der må formodes at kunne holde i flere menneskealdre. Man kunne graduere afgiften både ud fra nationaløkonomiske synspunkter og ud fra hensynet til at fordele trafikken mellem Store-Bælt og de nordlige færgeruter og den indenlandske skibstrafik i øvrigt. Det må her være en forudsætning, at det offentlige får den afgørende indflydelse på fastsættelsen af afgiftens højde, hvorved der kan tages et rimeligt hensyn såvel til et privat firmas berettigede interesser i et rimeligt driftsudbytte som til trafikpolitikken. Det er endvidere væsentligt, at et sådant projekt i et ikke ubetydeligt omfang tiltrækker udenlandsk kapital, hvorved de økonomiske problemer til en vis grad udskydes til en senere afviklingsperiode og derfor vil være mindre belastende for den økonomiske politik set i relation til den nuværende generation af skatteydere.

Som man vil forstå, er mit parti interesseret i en fornuftig løsning af disse problemer. Vi mener, det er en nødvendighed, at vi får skabt en planmæssig trafikudbygning, og det må ske med ret hurtig vedtagelse af sådanne principbeslutninger, som er nødvendige for at udføre det planlæggende arbejde. Forsinkelser på trafikområdet er uhyre kostbare, og det samme gælder manglende planlægning og stykkevise løsninger.

Vi vil fra vor side tilsige vort positive medarbejderskab i det af folketings nedsatte trafikpolitiske udvalg for dergennem at skabe en langtidsplanlægning, der muliggør en forbedring og en effektivisering på det trafikpolitiske område.

Holmberg: Jeg vil gerne have lov til at begynde med at sige regeringen og hermed ministeren tak for den redegørelse, vi fik for-

leden dag. Jeg mener, det var en god redegørelse, og jeg deler ganske ministerens håb om, at vi med dette oplæg og den debat, der skal føres her i dag, og som skal føres videre i trafikudvalget, på et mere realistisk grundlag kan opstille en samlet plan for både de aktuelle spørgsmål og dem, der ligger ude i fremtiden. Det sidste ved vi godt kan være lidt vanskeligt.

Det er et dyrt oplæg og dyre projekter; idet det drejer sig om ca. 10 milliarder kr.; selv om det fordeles over en længere årække, er det alligevel dyrt. Det sker også, at der bliver spurgt, om vi har råd, men jeg vil hertil sige, at jeg mener ikke, vi har råd til at lade være. Vi har jo ofte haft trafikdebatter herinde i folketingset, og desværre må jeg sige, at jeg mener, vi tit har været for dårligt orienteret; vi har jo faktisk taget stilling fra sag til sag uden at have det nødvendige overblik over konsekvenserne af anlæggenes fuldførelse, herunder også virkningerne på længere sigt både egnsudviklingsmæssigt og samfundsmæssigt. Jeg ved nok, at der er mange, som har været beskæftiget med planlægning — jeg siger ikke, vi har haft for mange — men det er mit indtryk, at der ligesom har været lidt mangel på koordinering. Men det kan vi nu godt lade ligge i første omgang. Vi håber altså fremover at blive bedre rustet til at kunne se det hele i lidt større sammenhæng.

Ministeren har valgt at opdele sin redegørelse i større afsnit, nemlig hovedlandeveje, herunder motorveje, jernbanepolitik, faste forbindelser over danske farvande, de særlige københavnske trafikproblemer, afgiftspolitik, finansieringsform, lufthavne både i Øresundsområdet og i provinsen. Jeg betragter det som en selvfølge, at det ikke er muligt i dag at tage endelig stilling til alle disse spørgsmål, men samtidig vil jeg tilføje, at jeg håber, det sker inden så længe, naturligvis efter at spørgsmålene er gennemdrøftet også i trafikudvalgene. Allerede her i dag mener jeg imidlertid der egentlig godt kan siges lidt mere, end ministeren har gjort, men jeg erkender, at det måske også er lidt lettere for os ordførere end for ministeren. Jeg er nemlig overbevist om, at der er meget, der begynder at haste. Så håber jeg i øvrigt også, at ordførerne vil lade være med at tage alt for mange lokalpatriotiske hensyn;

[Holmberg.]

det kan da være hyggeligt, men på det større sigt er det ikke sikkert det er det rigtige, for at sige det meget mildt.

Så vidt jeg kan skønne af det store oplæg, vil landet som helhed, hvis planerne bliver virkeliggjort, få en bedre service, hvad angår trafik. Der er dog ét område, som ikke får noget — jeg kan næsten sige tværtimod — hvis vi skal følge baneplanudvalgets betænkning, og det er Vestjylland. Den store reduktion af banelegemet, som er foreslået, fra godt 3.000 til ca. 1.200 km er — det vil jeg med det samme sige her — for drastisk. Den vestjyske længdebane nævnte ministeren ikke, og det spørgsmål kan vi selvfølgelig også drøfte videre ved en senere lejlighed, men allerede nu her ved første behandling mener jeg det er rigtigt, at det bliver sagt, også med henblik på egnsudvikling, at den landsdel må beholde sin hovedbane. Det bliver sikkert også hovedlinjerne, der kommer til at bestå fremover, men det vender jeg tilbage til senere.

Når jeg nævnte Vestjylland, vil jeg egentlig også nævne motorvejsbyggeriet: her har de jo heller ingenting fået, og jeg er ganske enig med ministeren i, at vi mangler en hel del motorvejsbyggeri.

Men når jeg tænker på motorvejene, så vender jeg tilbage til den debat, vi ofte har haft her i tinget netop om den jyske motorvej. Jeg ved naturligvis godt, at anlægget af den er vedtaget her i folketinget, og nu indrømmede ministeren, at der er visse steder, hvor den vedtagne linjeføring skal laves om. Linjeføringen ved Brabrand Sø behøver vist ikke at fastlægges gennem lovforslag, men der er andre ændringer, som skal gennemføres. Ministeren nævnedes selv andre ændringer, bl. a. ved Haderslev. Ved denne lejlighed skal jeg naturligvis ikke genoplive hele den debat, vi før har haft om den østjyske motorvej, men tiderne ændrer sig, der kan vel komme nye argumenter frem, og jeg mener, der er kommet nye argumenter frem. Baneplanudvalgets betænkning har jeg lige kort berørt, og jeg kan tilføje, at selv om jeg mener, den vestjyske længdebane skal bestå, mener jeg også, at der er en hel del af de små baner, som ikke kan bestå. At det så også vil komme til at gå ud over Vestjylland er jo en kendsgerning, men ud over at der er fremkommet nye argumenter,

har vi også fået nye medlemmer her i folketinget, og vi har fået en ny minister. Jeg skal i øvrigt ikke ved denne lejlighed provokere ministeren til at sige sin mening om den vedtagne linjeføring bl. a. ved Vejle, men jeg betragter ikke det sidste ord som sagt i den sag, og jeg kan allerede nu sige, at vi ønsker nye oplysninger og nye skøn over mulighederne for at flytte motorvejen længere mod vest, dvs. vest for ådalene i Vejle, og hermed en anden linjeføring. Det kan udmærket nås, og jeg ønsker altså i udvalget at stille spørgsmål herom, idet jeg i alle tilfælde håber, at den vedtagne linjeføring kan laves om.

Når vi nu er ved spørgsmålet motorveje, må jeg desværre komme med en kommentar til noget, jeg ikke er enig med ministeren om. Ministeren kunne jo ikke dy sig for at gentage, hvad han før har sagt om sammenhængen mellem lastbiler, akseltryk, bilbeskatning, vejslid m. v., hvor ministeren i hvert fald personlig mener — der er jo intet lovforslag herom — at de større lastbiler skal til at betale noget mere. Jeg tror, det kan være ganske nyttigt, at vi prøver ganske kort at kigge på, hvad der måske er rigtigt, og hvad der måske er forkert.

Der er visse talmaterialer, som er tilgængelige for os alle sammen. Vi har i Danmark ca. 250.000 vare- og lastbiler, og heraf er 50.000 egentlige lastbiler, men det er jo ikke fortrinsvis de almindelige lastbiler, ministeren tænker på i forbindelse med vejslid og en eventuel højere beskatning, det er de større lastbiler, og når jeg siger større lastbiler, tænker jeg på dem, der har det højest tilladte akseltryk i øjeblikket. Hvor mange har vi egentlig af dem, og hvor meget betaler de? Det må da egentlig være det afgørende, når vi drøfter, om de skal til at betale noget mere. Motorafgiftens samlede provenu var i 1967-68 2,9 milliarder kr., og heraf udgjorde den samlede vægtafgift af motorkøretøjer ca. 500 mill. kr.; det er altså den samlede vægtafgift, således at personbiler er iberegnet. Af disse ca. 500 mill. kr. betalte lastbilerne ca. 200 mill. kr. Men de større lastbiler, dem, der er på 7-8 t, og som særlig er i søgelyset, hvor mange har vi af dem? Ja, af disse større vogne har vi et antal på 5.500, altså et relativt lille tal i forhold til den samlede motorpark på over 1 million køretøjer. Hvad betaler de så

[Holmberg.]

egentlig i vægtafgift? De tal, jeg nævner her, er måske nok bekendt for de fleste, men det skal alligevel nævnes, hvad de betaler. En såkaldt stor lastvogn betaler ca. 6.000 kr. i vægtafgift, og har den anhænger, hvad den i almindelighed har, så betaler den 9.000-10.000 kr. Det vil altså sige, at de relativt få større vogne, vi har, betaler 40-50 mill. kr. i årlig vægtafgift. Jeg synes, det er ganske nyttigt lige at gøre op, om det så vil være rimeligt at lægge større beskatning på dem. Det er klart, at vi må drøfte det, men det vil altså ses, at af det samlede provenu på ca. 500 mill. kr. betaler et meget lille udsnit ca. 50 mill. kr.

Så kan ministeren selvfølgelig til enhver tid sige, at de alligevel betaler for lidt i forhold til vejsliddet. Jeg tror da gerne, at en personbil, der betaler ca. 300 kr., nok betaler forholdsvis mere end lastbilen, men det kan vi måske gøre op på den måde, at det også er helt rimeligt.

Så henvises der endvidere til udenlandske forsøg; således skulle nogle amerikanske forsøg vise, at en stor lastbil slider op til 10.000 gange så meget som en personbil. Hertil kunne jeg komme med mange kommentarer, og i alt fald den, at papir er jo tålmodigt. Skulle vi prøve at gøre regnestykket op, idet vi går ud fra, at personbiler nogenlunde betaler det, de bør, med de 300 kr. i forhold til det vejslid, de forårsager, så giver det ifølge de amerikanske forsøg 10.000 gange 300, altså en vægtafgift af en lastbil på ca. 3 mill. kr. årlig. Det er bare et regnestykke, man kan stille op ud fra det talmateriale, vi har fået. Det ville i alt fald blive dyrt for den statskasse, som ingenting ville få, og så skulle vi til at betale for transporten på en anden måde, f. eks. med DSB, som vi jo ved giver underskud. Jeg indrømmer, at naturligvis er der ingen, der drømmer om noget så drastisk, men jeg har bare villet nævne dette talmateriale. At vi så vender tilbage til det i trafikkommissionen, er klart, men på den anden side vil jeg med det samme tilføje, at det beløb, de i øjeblikket betaler, ca. 50 mill. kr., synes jeg egentlig ser ret fornuftigt ud, og selv med en klækkelig forhøjelse ville det jo egentlig bare være en dråbe i havet i forhold til de samlede motorafgifter.

Men inden jeg forlader spørgsmålet om vejene, vil jeg gentage, at jeg er enig med ministeren i, at vi egentlig mangler motorveje. Det er rigtigt, at der er planlagt mange og vedtaget mange, og det er også rigtigt, at vi mangler penge til at gøre dem færdig; i alle tilfælde hurtigere færdig; end det i øjeblikket sker. Hvordan kan vi så klare det spørgsmål? Ja, der blev jo i 1967-68 i alt brugt 1.760 mill. kr. til veje i Danmark, heraf ca. 480 mill. kr. til motorveje og hovedveje. Hvis den nuværende beløbsramme skal kunne holde med en lille stigning op til et par milliarder kr. og vi stadig tager det samme forhold, så bliver der ca. 500 mill. kr. tilbage, som staten har rådighed over. Ministeren mener så, at en anden fordeling kan blive nødvendig, for at staten kan komme til at råde over et større beløb, og det må jo forstås på den måde, at refusionsprocenten bliver nedsat både til amt og kommune, og så er jeg helt overbevist om, at ministeren og enhver er klar over, at vi begynder at bevæge os på et meget vanskeligt område. Jeg vil ikke lægge skjul på, at det princip, der indtil nu har været gældende, altså antal indbyggere og antal kilometer vej i landkommunerne, er et godt princip. For amtets vedkommende er det et andet princip; dér er en refusionsprocent på 75. Det kunne aldrig falde mig ind at komme ind på disse refusionsprocenter, men hvis det er tanken, at de fattige landkommuner skal til at betale noget mere, for at staten kan spare nogle penge, så vil jeg betragte det som noget forkert, men jeg er altså overbevist om, at det heller ikke er ministerens mening, og så vender vi tilbage til det ved senere drøftelse.

Så er det blevet sagt både af den nuværende og af de tidligere trafikministre, at det er meget svært for staten i det hele taget at budgettere, da man knap nok ved, hvor meget den skylder amt og kommune. Men det er nu næppe helt rigtigt, for den nuværende fordeling har jo stort set været den samme igennem mange år; men vi drøfter det senere.

Jeg vil alligevel sige til ministeren, når vi nu drøfter spørgsmålet om motorvejene og vi mangler penge dertil, at det klarer vi nok på denne måde, men måske ville det alligevel være rimeligt, det hele taget i

[Holmberg.]

betragtning, at vi bevilgede, jeg kan næsten sige hinanden 100 mill. kr. mere netop til motorveje. Jeg er ret sikker på, at det ville være en fornuftig investering, og vi kan da i hvert fald også sige her, at motorfolkene ingenting skylder; der er i hvert fald dækning, ja, endda overdækning. Gør vi det hele op, er vi efterhånden kommet op på milliarderne, som skulle ligge dér, måske over 5 milliarder kr.

Disse spørgsmål er måske nok enkeltheder, selv om jeg betragter dem som større enkeltheder. Men når vi kommer til de større, de helt store projekter, har ministeren ikke lagt sig fast, og det er nok fornuftigt, da vi jo lægger op til en fordomsfri drøftelse senere. Men det var egentlig dejligt, om vi stort set kunne blive enige om dem allerede nu.

Der er storlufthavnen på Saltholm eller ved Kongelunden, fast forbindelse over Øresund og fast forbindelse over Store-Bælt, og det ville egentlig være rimeligt, om vi også her begyndte at sige lidt om, hvilken prioritet vi vil give de større projekter, og på hvilken måde de skal finansieres, statsligt eller privat, og det vil jeg prøve at gøre.

Om den kommende storlufthavn på Saltholm, som ministeren jo ikke lægger skjul på at han mener er den rigtige løsning, kan jeg kun sige, at jeg er ganske enig med ministeren, hvad også det store flertal var, da der blev afgivet beretning om den nye storlufthavn og hermed også fast forbindelse fra København til Malmö. Bestemmer vi os for Saltholm, har vi også hermed skabt forbindelse fra København til Saltholm og naturligvis fra Saltholm til Sverige.

Jeg finder i øvrigt, at en principbeslutning netop om placering af en kommende storlufthavn i Øresundsregionen er ret hastende. Jeg mener, det haster, for det er jo en forudsætning for en lang række opgaver, som følger af placeringen, det er ganske åbenbart. Det drejer sig ikke bare om planen for København, herunder motorvejene, men det drejer sig også om at få de vigtige forhandlinger i gang med svenkerne, og før vi har truffet beslutning om, hvorvidt vi i det hele taget vil bygge, og i så fald hvor, kan det godt blive lidt svært at få drøftet spørgsmålene på realitetsgrundlag. Vi har haft et meget grundigt

udvalgsarbejde om Kastrup lufthavn, som jo — efter de oplysninger, der er til rådighed for os om de operationer, som vi ved kommer — ikke kan holde. Men i øvrigt mener jeg ikke, det er nødvendigt at gå i enkeltheder her, for vi har jo afgivet en beretning, som et stort flertal har tilsluttet sig, og vi har foretaget en sammenligning, en opstilling, vedrørende anlægs- og driftsøkonomi for henholdsvis Saltholm og Sydamerager, og vi er nået dertil, at det haster med en beslutning, og at beslutningen må være Saltholm.

Men når vi er kommet dertil, må vi heller ikke glemme, at vi her i folketinget har fastslået, at der er andre større projekter, som også har meget høj prioritet. Her vil jeg nævne Store-Bæltbroen; den har jo indtil nu stået øverst på listen og altså haft første prioritet. Passer det nu sammen rent økonomisk og på anden måde med, at vi ønsker en hurtig beslutning om bygning af en Saltholmlufthavn? Det mener jeg knap nok det gør. Det er muligt, vi skal have en lidt anden prioritering. Vi kan godt sige; at vi ønsker begge projekter gennemført, og det er rigtigt, at vi gør det, men vi må nok bøje os for, at Store-Bæltbroen rykker lidt ned fra piedestalen som den øverste på hitlisten, hvis vi bestemmer os til, at storlufthavnen skal bygges på Saltholm, hvad jo et flertal går ind for.

Jeg finder, at vi allerede ved den behandling, vi har i øjeblikket, også må drøfte forskellige former for finansiering. Det er for mig en selvfølge, at det er med i billedet, om det skal være statslig eller privat finansiering eller en blanding af begge dele; det sidste bliver jo nok det mest sandsynlige.

I dagspressen har vi set meddelelser om, at det udenlandske kapitalmarked gerne vil hjælpe os. Umiddelbart kunne det jo lyde meget tilløkkende og fordelagtigt, hvis det danske kapitalmarked ikke skulle belastes, men er der mon nogen, der tror, at det er så enkelt? Der er måske nogen, og hvis det er tilfældet, bliver det sikkert nødvendigt at rive dem ud af den illusion, som det jo er, for så enkelt er det ikke. Enten det er udenlandske lån eller det er indenlandske, så er der tale om penge, som både skal afdrages og forrentes, og det er penge, som skal bruges. De penge, som skal bruges til de store projekter, skal under alle omstæn-

[Holmberg.]

dighed betales af borgerne selv, så betydningen af, om vi skattefinansierer eller lånefinansierer, har været en del overdrevet. Men når det er sagt, vil jeg tilføje, at det nok er helt sikkert, at det trods alt er en forudsætning for planernes realisation, at de nødvendige investeringer både til lufthavnen og til en Store-Bæltsbro skaffes ad andre veje end gennem skattefinansiering. Og når det først ligger i faste rammer, hvem der skal bygge og hvornår, så er det nok også sandsynligt, at der kan lånes penge ad kanaler, ad hvilke de ellers ikke har kunnet tilføres det danske samfund. Jeg mener, det vil være rigtigt til de større projekter at få lån i udlandet; jeg mener, det er ret sikkert, at vi på den måde kan få penge på bedre vilkår end ellers; at den danske stat så sikkert kommer ind i billedet som garant gør jo i og for sig ingenting.

Jeg mener altså, at vi ret hurtigt skal tage bestemmelse om en lufthavn på Saltholm, og jeg finder også, at en Store-Bæltsbro skal have høj prioritet på de store anlægsprogrammer. Men i den forbindelse — det er lige kort blevet strejft i dag — vil jeg alligevel gøre nogle enkelte bemærkninger om, hvorvidt den bro, som vi altså forventer kommer, skal være afgiftsfri eller der skal betales broafgift. Jeg regner egentlig med lånoptagelse i udlandet, og de, der skal låne os penge, får jo sikkerhed for betalingen på anden måde, så jeg tænker nok, det er ret ligegyldigt for dem. Men i Danmark er der egentlig tradition for, at vi ikke skal betale for benyttelsen af en bro bortset fra den enøre, som i sin tid blev betalt for kørsel over Lille-Bæltsbroen. Der er for mig overhovedet ingen tvivl om, at hvis vi vælger at gøre broen afgiftsfri, opnår vi de største samfundsmæssige fordele; disse fordele er af Store-Bæltsudvalget opgjort til meget store beløb: ca. 4 milliarder kr. over en 20-årig periode. Så har jeg endvidere set, at det fra højt sted er blevet udtalt, at hvis broen blev afgiftsfri, ville det betyde en dybtgående forvridning af trafikstrukturen på den måde, at så ville DSB glide ud af billedet. Det tror jeg ikke på, men jeg mener i øvrigt heller ikke, at vi skal lade bropenge indgå i drøftelserne for banebeskyttelsens skyld. Men kommer der alligevel en broafgift — og det har jeg indtryk af at der

er overvejende stemning for — så mener jeg, at det skal være til takster, der ligger langt under de nuværende færgetakster; endvidere skulle det også være en selvfølge, at en eventuel broafgift blev ens for baner og biler.

Der er argumenter for og imod, og dem skal vi jo drøfte, men at der er store statsfinansielle hensyn at tage ved så store investeringer, ved jo alle, og at der er store erhvervsøkonomiske hensyn er også sikkert, men der er også det nationale hensyn: hvilken indflydelse skal Hamburg fremover have. Spørgsmålet om en afgiftsfri bro eller en bro med afgift og i så fald afgiftens størrelse vil jeg tro spiller en meget stor rolle her.

Jeg har altså ikke hermed taget stilling til dette spørgsmål, men jeg mener, det er rimeligt, at det bliver drøftet, når vi har de større ting til behandling. Jeg mener ikke, folketinget kan klare frisag ved at sige, at vi ønsker at bygge broen, uden at vi også drøfter afgiftspolitikken, for det er jo en væsentlig ting i diskussionen.

Så var ministeren i sin redegørelse inde på, hvordan man skulle gøre Danmarks største vognmandsforretning, DSB, mere rentabel, og det er jeg helt overbevist om har været de skiftende trafikministres hovedpine. Der er i og for sig ingen, der indtil nu rigtig har kunnet klare det, og jeg ønsker den nuværende minister alt muligt held dertil.

Ministeren nævnte containertransportsystemet, og at Danmark skal følge med på dette område, og heri er jeg ganske enig med ministeren. Vi ved, at det koster penge i alt fald i første omgang, og jeg vil spørge ministeren, om det er meningen, der skal ekstra bevillinger hertil, eller DSB skal tage det over sin løbende konto på samme måde som anden rationalisering. Jeg mener altså, det er rigtigt, at det bliver forsøgt, men jeg vil alligevel gøre opmærksom på, at hovedparten af containertransporten faktisk i øjeblikket er bil-skib-transporter, og her er fordelen ganske åbenbar med hensyn til tid og arbejdsløn. Men at der er mange transporter herhjemme, der ikke egner sig til containere, ved jo enhver; jeg kan nævne jord, grus, sten- og bygningsmaterialer, kreaturer og fragtmangsgods. Det er ikke for at sige, at vi ikke skal forsøge det — jeg

[Holmberg.]

mener, det er rigtigt, at vi gør det — men det er nok alligevel begrænset, hvad vi får ud deraf.

Ministerens gjorde opmærksom på, at det bliver dyrt at løse de storkøbenhavnske problemer, og det gør det naturligvis, men jeg mener, det er rimeligt, at trafikudvalget afventer ministerens forhandlinger med de kommunale myndigheder.

Til sidst nogle bemærkninger om de store problemer. Ministeren henviste til provinslufthavnsudvalgets betænkning. Den har vi læst, og vi ved derfor, at et meget stort flertal går ind for bygning af en lufthavn ved Hammel. Hammel, det er jo det, vi kalder „ved Århus“. Ministeren nævnte ikke Hammelprojektet, men det er blevet nævnt ved behandlingen her i dag. Der ses jo nok forskelligt på det projekt; det skulle være mærkeligt andet; også det skal vi gøre til genstand for en nærmere drøftelse. Jeg er da helt overbevist om, at den private flyvning nok skal vinde meget stærkt frem, men den private flyvning og de flyvepladser, den nødvendiggør, er ikke noget større problem, det klares mange gange af ejerne selv sammen med kommunerne. Men indenrigsrute-flyvning, det er noget helt andet. Her må naturligvis, som ministeren også nævner det, lægges vægt på trafikens kunder, og her er jeg helt overbevist om at vi ikke skal have for mange flyvepladser. Det, ministeren har opstillet som mål, altså simpelt hen en form for busstrafik med mange afgange, billettering i luften m. v., mener jeg er rigtigt, og det kan jeg helt tilslutte mig. Ministeren nævner, at der ikke skal være for store afstande, ikke væsentligt mere end ca. 60 km. Det er sikkert ganske realistisk, men så er vi stort set allerede dækket ind med de bestående flyvepladser, og de fungerer jo egentlig vældig godt. Vi har Ålborg, vi har Karup, vi kan tage Stavning med, vi har Tirstrup, vi har Billund, vi har Skrydstrup. Der kan opstå, og der er allerede vejproblemer til nogle af disse flyvepladser, jeg kan bare nævne Tirstrup og Århus;

her kunne vejene godt være noget bedre. Men mon det så ikke var mere realistisk at gøre vejene i stand og derefter tage et lille pusterum med hensyn til anlæg af nye dyre flyvepladser?

Jeg er naturligvis klar over, at vi slet ikke hermed er færdige med drøftelsen, og at vi skal drøfte spørgsmålene videre i trafikudvalget, men under denne behandling har jeg i alle tilfælde forsøgt, så vidt det var muligt, at tage stilling til de større projekter, også i henseende til prioriteringen; det gælder både motorveje og lufthavne både i Øresundsregionen og i provinsen, som jeg nævnte til sidst, endvidere også Store-Bæltsbro, finansiering, DSB m. v. Det ville være dejligt, og det var absolut ønskeligt, om vi kunne løse disse større problemer i nogenlunde enighed her i folketinget.

Vi er villige til samarbejde, og vi håber også på godt samarbejde i trafikudvalget.

Bilgrav-Nielsen: Efter den redegørelse, trafikministeren gav forleden, kan vist ingen være i tvivl om, at der forestår endog overordentlig store og vanskelige opgaver på det trafikpolitiske område, problemer, som vi ikke alene af samfundsmæssige, økonomiske og erhvervsmæssige hensyn, men også af sikkerhedsmæssige hensyn må gøre os klart at vi ikke kan vige udenom.

Ministerens redegørelse gav en god oversigt, og jeg tror, at den sammen med en skriftlig opstilling, et lovregister, om man vil, over de mange forskellige love, som knytter sig til dette omfattende problemkompleks, vil være et godt udgangspunkt for det arbejde, der forestår i det trafikpolitiske udvalg.

Et af de områder, som optager en betydelig del af den 20 sider lange redegørelse, er vejområdet. Det må betyde, at ministeren lægger særlig vægt på at få løst de problemer, som knytter sig hertil, og jeg er enig heri. Det forekommer indlysende, når ministeren nævner, at det ville være fordelagtigt, om man i fremtiden kunne skabe mulighed for at gennemføre større samlede vejanlæg.

[Bilgrav-Nielsen.]

Jeg er enig i det synspunkt, at det var ønskeligt, om man i den kommende tid kunne indrette sig således økonomisk og tilskuds-mæssigt, at der blev mulighed for at fremskynde planlagt hovedvejs- og motorvejs-byggeri. Dels er det yderst påkrævet, dels ville det være en fordel, om vi i de nærmeste år kunne komme så langt med udbygningen af disse primærveje, at vi bedre kunne få råd til, når tid er, at etablere de gigantanlæg, som ministeren forleden omtalte. Jeg forstår naturligvis problemerne i forbindelse hermed. Jeg er klar over, at det, som ministeren siger, bliver nødvendigt med en meget nøje prøvelse af de faktorer, der indgår: behov og fordeling af de midler, som samfundet stiller til rådighed til disse anlæg. At dette både har med afgiftspolitikken og med refusionsystemet at gøre, er indlysende. Hvad afgiftspolitikken angår, tror jeg, at det er en opgave, der egner sig til at blive grundigt undersøgt i trafikkommissionen, som ministeren også nævner det; jeg skal derfor undlade ved denne lejlighed at komme nærmere ind på dette problem.

Med hensyn til vejrefusionerne kunne jeg godt lide at høre ministeren omtale dette problem lidt nærmere. Det er jo almindelig kendt, at lovforslaget om byrdefordelingen også vil berøre dette punkt. Jeg kender naturligvis også noget til, hvilke overvejelser man har i så henseende, og ville blot gerne høre ministerens vurdering af, hvad det påtænkte vil betyde, om jeg så må sige, hvor mange midler der frigøres til de primære veje.

Hvad angår banerne, synes der at være en del, der taler for, at det ville være ønskeligt, om denne trafikgren kunne gøres mere konkurrencedygtig. Det må her som ved vejanlæg være en samfundsøkonomisk fordel med den højest mulige benyttelsesgrad, men med den udvikling inden for containertrafikken, som vi må vente kommer i fremtiden, må vi vel også kunne forvente, at der på dette område vil blive behov for en betydelig vekselvirkning mellem bil og tog. Omladning vil ikke være noget problem som tidligere. I det hele taget tror jeg, at de nye muligheder for banerne må overvejes meget nøje, før man går for drastisk til værks med nedlægning af strækninger.

Jeg bemærkede i den forbindelse, at mi-

nisteren i sin redegørelse nævnte den vestjyske længdebane; jeg tror, det er rigtigt at være opmærksom på, at en nedlæggelse af denne strækning vil volde mange problemer for det vestjyske land.

Med ind i billedet af det samlede danske trafiknet hører i høj grad indenrigsflyvningen. Nu havde vi vel egentlig sat næsen op efter, at vi skulle have haft en egentlig debat om dette spørgsmål — der bliver ikke så forfærdelig megen tid til i denne debat at komme ind på problemet — men jeg forstår, at ministeren ønsker, at også problemstillingen her skal indgå i det arbejde, vi skal gøre i det trafikpolitiske udvalg, og det må være rigtigt; det er indlysende, at dette problem, indenrigsflyvningen, må ses i nøje sammenhæng med de øvrige trafikgrene. Vi må sige, at vi vel egentlig er ganske godt dækket, hvad angår indenrigslufthavne. Vi er egentlig ganske godt dækket, også hvad angår afgang på disse havne, så jeg tror, at man, før man beslutter sig for nye anlæg, må gøre sig helt klart, hvilke behov der i fremtiden vil være; det er jo indlysende, at udbygningen af trafiknettet — jeg tænker ikke mindst på en eventuel Store-Bæltsforbindelse — vil øve indflydelse her. Det er ligeledes indlysende, at disse indenrigslufthavne ikke er placeret særlig hensigtsmæssigt, men det har jo sine ganske særlige årsager. Jeg kunne godt tænke mig at vide, om ministeren har overvejelser i retning af forslag vedrørende indenrigsflyvningen.

Sammen med den nye lufthavn ved København er det Store-Bæltsbroen og Øresundsbroen, der tegner sig for de helt store beløb, og jeg mener, det er vigtigt, at vi får nøje planlagt og nøje klarlagt, hvad der samfundsøkonomisk må foretrækkes etableret først. Der eksisterer som bekendt ikke uovervindelige tekniske vanskeligheder ved at etablere disse anlæg, og der er heller ingen tvivl om, at de har deres berettigelse, og at de vil gøre deres nytte.

Hvad der derimod kan volde vanskeligheder, er at bestemme rækkefølgen. Jeg tror, vi må erkende, at både Store-Bæltsbroen og Øresundsbroen i K—M linjen må komme snart, men jeg tror også, at vi må gøre os de overvejelser af økonomisk art, der er nødvendige. Det kan ikke udelukkes, at de nordiske integrationsbestrebelse, som er i gang for øjeblikket, kan komme til at spille ind ved

[Bilgrav-Nielsen.]

storlufthavnens placering, og de vil heller ikke kunne undgå at komme til at spille ind ved prioriteringen af Øresundsforbindelse og Store-Bæltsforbindelse.

Der er altså meget, der modsat taler for, at vi hurtigt træffer beslutning om en Store-Bæltsbro; først og fremmest kan det begrundes i, at den ville være til uafviselig fordel for det danske erhvervsliv. Jeg tror, det er galt, som nogle har villet påstå, at en Store-Bæltsbro først og fremmest ville være til gavn for Fyn; jeg tror, den i høj grad ville være til gavn for de øvrige områder i landet. Hvem ved, måske kunne den ligefrem føre med sig, at det blev populært at foretage udflytninger; det ville sikkert glæde både trafikministeren og forsvarsministeren.

Ministeren siger i sin redegørelse, at et af de problemer, der først må afklares ved de store anlæg, er, hvilken finansieringsform vi ønsker taget i anvendelse, og jeg er enig i den betragtning. Jeg tror, at det rigtige valg må være det, der giver det samfundsøkonomisk set bedste resultat, og herom må alle formentlig være enige. Jeg tror — og det synes jeg betænkningen om en fast forbindelse over Store-Bælt siger ret klart — at bl. a. af hensyn til den problemfyldte virkning, en afgiftsfri forbindelse ville skabe ved, om jeg så må sige, at suge trafikken til sig, vil en afgiftsfri forbindelse i hvert fald ikke i starten være ønskelig. Og der er vel heller ingen tvivl om, at ved at bruge afgiftssystemet kan vi bedre tilvejebringe den kapital, de midler, vi har brug for til at etablere denne forbindelse. Jeg vil dog sige, at dette med afgiftsproblemet er en rent foreløbig fornemmelse; jeg er selvfølgelig indstillet på, at vi nærmere overvejer problemet og drøfter det i udvalget.

Det, der derefter skal tages beslutning om, er, hvordan anlægskapitalen skal tilvejebringes. Her må der naturligvis tages vidtgående hensyn til de problemer, der kan opstå for landets økonomi og for betalingsbalancen. Et er jo nemlig sikkert: uanset om man vælger offentlig finansiering over statens drifts- og anlægsbudget, eller man vælger privat indenlandsk lånefinansiering, skal de egentlige byrder ved anlæggets gennemførelse under anlægsperioden bæres gennem en omfordeling inden for indenlandsk forbrug og investering, medmindre man kan

acceptere en forringelse af betalingsbalancen. Det er med andre ord fejlagtigt at tro, at man kan betragte den økonomiske problemstilling ved sådanne anlægs etablering isoleret, uden sammenhæng med statens øvrige lånepolitik. Det gælder, uanset om man vælger at lade finansieringen ske over statens løbende budgetter, eller man vælger at lade finansieringen ske ved optagelse af offentlige lån. Ved finansieringen gennem udenlandske lån vil problemstillingen vel stort set være den samme, blot vil lånenes afviklingsperiode udskydes noget.

Spørgsmålet om statsdrift eller koncession er i høj grad knyttet til problemet om overførselsafgifter. Såfremt staten står som bygherre, vil der kunne vælges mellem afgiftsfri eller afgiftspligtig benyttelse, og det vil være muligt at lade afgifternes højde være bestemt af hensynet til, hvilken benyttelsesgrad man ønsker, og af hensynet til samfundsøkonomien. Vælger man derimod koncessionsformen, tror jeg man må gøre sig klart, at afgifternes højde vil blive bestemt af udgifterne ved anlæggets tilvejebringelse og drift og af en eventuel fortjenstmargen.

Det radikale venstre har ikke på grundlag af de oplysninger, vi i storlufthavnsudvalget indtil nu har modtaget, kunnet anbefale på nuværende tidspunkt at placere Københavns fremtidige lufthavn på Saltholm, hvilket vi har givet udtryk for i den beretning, som storlufthavnsudvalget gav folkettinget den 28. november 1968. Jeg skal her nærmere uddybe vore motiveringer.

I fremtidsudvalgets betænkning, side 49, har man beregnet, at det bliver nødvendigt i 1980 at have en tunnelkapacitet på 2 gange 4 spor for at betjene den samlede trafik på lufthavnsforbindelsen og på Sverigesforbindelsen. Man beregnede, at 2 gange 2 spor, altså 4 baner, er nødvendige alene for at betjene lufthavnstrafikken i 1980, og vel at mærke ud fra den beregning, at det samlede årlige antal passagerer i lufthavnen i 1980 ville være 13 millioner. Nu regner man imidlertid ikke mere med 13 millioner lufthavnspassagerer i 1980, men med 21 millioner. Ministeren regner i sine etapeplaner med en 6-sporet tunnel allerede i 1975 til betjening af dette antal passagerer. Så vidt, så godt. Ministeren regner herefter med, at der urtherover kun skal tilvejebringes 2 vejbaner i tunnelen for at betjene den færdige luft-

[Bilgrav-Nielsen.]

havn. Ministeren regner med, at disse to baner kan etableres ved, at man udbygger den 6-sporede tunnel, hvilket er beregnet at ville koste ca. 240 mill. kr.

For det første er der grund til at antage, at det rent teknisk og trafikalt ikke er forsvarligt at bygge større sammenhængende tunnelanlæg end 6-sporede; det er i hvert fald Øresundsgruppernes opfattelse. Dernæst er det usandsynligt, for ikke at sige det endnu stærkere, at det er tilstrækkeligt med kun 8 spor, når lufthavnen ca. 1990 står færdig. Efter ministerens egne opgivelser — sidst i bemærkningerne til forslaget til lov om udbygning af Københavns lufthavn — må vi nemlig regne med, at passagerantallet i en ny Saltholmlufthavn allerede i 1985 vil være oppe på 34 millioner. Regner vi med — som opgivet af ministeren i det bilag, der blev tilsendt storlufthavnsudvalget, bilag 33 — at ca. $\frac{1}{5}$ af disse passagerer vil være i transit, ja, så vil det sige, at tunnelanlæggene mellem Amager og Saltholm i 1985 må kunne tage et passagerantal på ca. 28 millioner årlig plus, som angivet af ministeren, et tilsvarende antal besøgende plus endvidere ca. 20 millioner bolig-arbejdssted rejser, i alt ca. 80 millioner rejsende, hvilket vil sige, alt med udgangspunkt i fremtidsudvalgets betænkning, at det bliver nødvendigt med et tunnelanlæg med 12 vejbaner. Det er altså i 1985, 3 år efter at Saltholmlufthavnen efter beregningerne har overtaget al lufthavns-trafikken, og et par år før den er færdig-udbygget. Regner vi os derefter frem til 1990, selv om det er vanskeligt og usikkert, og siger, at det beregnede antal passagerer i 1985 for hvert år stiger med 5 pct. — hvilket ministeren sikkert vil give mig ret i er i underkanten af, hvad vi kan forvente, måske endda meget i underkanten — ja, så får vi et samlet passagerantal i 1990 på ca. 45 millioner. Herfra skal vi så trække den del af passagererne, som er i transit, ca. 15 pct. eller 7 millioner, d. v. s. at i det anlæg, vi må have i 1990 for at betjene trafikken mellem Saltholm og Amager, nemlig et passagerantal på 38 millioner, må der anlægges endnu flere vejbaner i tunnelen. Problemet er jo ved denne Saltholmlufthavn, at man kun kan komme til Saltholm ved at færdes gennem tunnelen, med-

mindre man altså kommer med fly. Det er det store problem, og det er det, der gør, at dette projekt umiddelbart synes at skulle blive overordentlig meget dyrere end det projekt, man kunne etablere på Sydamerger.

Nu skal man dertil lægge, at Sverigesforbindelsen i K—M linjen jo også skallægges i tunnel fra Amager til Saltholm, og at den skal lægges i et såkaldt trug på Amager, nemlig et anlæg, der går under banerne, og dette anlæg vil også koste millioner af kroner. Jeg tror derfor, at det er meget for lavt sat, når man regner med, at ekstra-udgifterne som følge af disse tunnelanlæg vil beløbe sig til 900 mill. kr., når man betænker, at et anlæg koster over 600 mill. kr. Ministeren sagde oven i købet, at han regnede med, at dette beløb ville kunne sættes noget ned, når man kom til en detaljplanlægning. Nu er det ikke altid sikkert, at nærmere planlægning, nøjere undersøgelser, specificering osv. fører til billigere anlæg; det er vist sjældent, vi har oplevet det.

Jeg tror altså, at det beløb, vi må regne med i merudgift ved denne Saltholmløsning, ikke bliver omkring de 900 mill. kr., men snarere omkring 2 milliarder kr. Jeg indrømmer, at man kan påstå, det er for pessimistisk, og at det ikke vil holde. Så kan jeg dertil sige, at de betragtninger, jeg her har fremført, udelukkende bygger på de oplysninger, vi har fået dels gennem fremtidsudvalgets betænkning, dels gennem det materiale, vi har modtaget i storlufthavnsudvalget, og at jeg i øvrigt ikke har taget i betragtning, at der også inden for godstransporten vil ske en voldsom udvikling. Her nævner således havnechef Weibøl i tirsdags i B.T., at man må regne med, at der hvert tredje år vil ske en fordobling. Det siger lidt om, hvor store problemerne vil blive.

Men der er en anden side af Saltholm-problemet, som vi føler ikke er helt afklaret; det er de trafikmæssige, de økonomiske følgevirkninger for det københavnske og det nordsjællandske område. Det fremgår tydeligt af fremtidsudvalgets betænkning, at den ventede voldsomme udvidelse i de kommende år af passagerantallet på Københavns lufthavn vil forårsage, at trafikproblemerne bliver store i det indre havneområde. Flest problemer vil en lufthavns-

[Bilgrav-Nielsen.]

placering på Saltholm give, som jeg allerede har været inde på, både på grund af den nordlige placering af lufthavnen og på grund af, at der herved levnes mere plads til bebyggelse på Sydvestamager.

Det radikale venstre mener, at dette forhold må undersøges nøje. De ekstra-investeringer i det københavnske trafiknet, som en lufthavnsplacering på Saltholm vil medføre, mener vi må klarlægges, således at de reelle forskelle i følgevirkningerne de to placeringer imellem kan indgå i bedømmelsen. Derfor har vi fra radikal side på et tidligt tidspunkt under udvalgsarbejdet udtrykt ønske om at få iværksat en såkaldt Cost benefit-analyse, hvor de to placeringsmuligheder stilles op over for hinanden. Sådanne analyser er efterhånden et velkendt begreb verden over, når der er tale om trafikøkonomisk planlægning; især er metoden veludviklet i Amerika og i Canada, og i tråd hermed har erhjemme København kommune for et par år siden engageret et engelsk-amerikansk firma til at udarbejde et helt up-to-date trafikprognosegrundlag, som skal være et redskab for den fremtidige by- og trafikplanlægning i det storkøbenhavnske område. Dette planlægningsfirma, hvis engagement senere er overgået til Københavnsområdets egnsplanråd, er allerede nu temmelig langt fremme, og som det blev udtalt af medlemmer af egnsplanrådet, da de besøgte storlufthavnsudvalget, vil arbejdet på slutningen af året være så langt fremme, at det kan benyttes til opstilling af såkaldte trafikmodeller, d. v. s. f. eks. en model for trafikken, hvis lufthavnen placeres på Saltholm, og en anden, hvis lufthavnen placeres på Sydamager.

Synes vi, at det er for længe at vente, kan vi allerede om få måneder på grundlag af en cost benefit-analyse på det nuværende prognosegrundlag komme i besiddelse af et foreløbigt sammenligningsgrundlag de to løsninger imellem, og det både hvad angår de økonomiske følgevirkninger af de forskelle, der må blive i de daglige rejsetider, og hvad angår de økonomiske følgevirkninger af de forskelle, der vil blive i trafikinvesteringerne i det storkøbenhavnske område ved en placering af lufthavnen henholdsvis på Saltholm eller Sydamager. Umiddelbart er der nemlig grund til at

tro, at Saltholmløsningen før eller senere vil fremskynde en Bomløbsforbindelse eller en anden forbindelse i forlængelse af Lyngbyvejen — jeg forstod på ministeren, at han havde andre ting i overvejelserne — samt sandsynligvis den såkaldte Kroneløbsforbindelse. Men spørgsmålet er altså: bliver disse forbindelser følgevirkningerne af en placering på Saltholm? Og gør de det, hvad vil det da koste, hvilke samfundsøkonomiske konsekvenser får det?

Til slut vil jeg gerne sige nogle ord om de forventninger, jeg stiller til det trafikpolitiske planlægningsarbejde, som nu forestår i det trafikpolitiske udvalg. Der tales i vor tid — og jeg tror med rette — meget om de vanskeligheder, der er forbundet med at træffe de rigtige valg i den teknikens verden, vi lever i. Hvordan kan vi sikre os, at de afgørelser, vi træffer, er rigtige? Jeg tror aldrig, vi kan sikre os 100 pct., men det, vi kan, er at spørge, at bede om oplysninger og at blive ved med at gøre det, indtil vi føler, at det udredningsarbejde, der er gjort, er tilstrækkeligt, indtil vi føler, at nu er sagen oplyst. Gør vi ikke det, er grundlaget, hvorpå vi beslutter os, træffer bestemmelser, for spinkelt, og så kan det få uoverskuelige følger både i økonomisk, samfundsmæssig og endog i menneskelig henseende. Det er derfor ikke tilstrækkeligt alene at vide, hvad et bestemt trafikanlæg koster at etablere; ej heller er det tilstrækkeligt at vide, om rentabiliteten kan blive god i det pågældende anlæg. Vi må tillige vide, hvilken samfundsøkonomisk konsekvens det vil få; og videre må vi — hvad desværre meget sjældent sker — have besked om, hvilke gevinster og tab der ville være forbundet med henholdsvis udskydelse og fremskyndelse af de pågældende projekter. Ikke mindst dette sidste er vigtigt, når man som vi i disse år er i den situation at måtte prioritere opgaverne, finde ud af, i hvilken rækkefølge vi ønsker opgaverne løst. Ret beset er det vel sådan, at en meget væsentlig del af den politiske handlfrihed består i at træffe beslutninger om en række projekters tidsmæssige gennemførelse.

Jeg vil gerne til slut fremhæve tre områder, hvor grundig oplysning er uomgængelig nødvendig, og som jeg i øvrigt allerede har været en smule inde på. For det første

[Bilgrav-Nielsen.]

må vi forlange en vurdering af den enkelte investerings samfundsøkonomiske konsekvenser. For det andet må vi, som jeg lige nævnte, forlange en kortlægning af gevinst eller tab ved udskydelse eller fremskyndelse af en investerings gennemførelse; det er det, man kalder for dynamisk planlægning. For det tredje må vi, hvor det er muligt, forlange en sammenstilling af alternative muligheder.

Med disse ord skal jeg udtrykke det radikale venstres ønske om, at arbejdet i det trafikpolitiske udvalg vil føre til, at vi får sådanne bedre og grundigere oplysninger, således at vi er i stand til at træffe de rigtige beslutninger.

Arne Larsen: Atter har vi her i folketinget en større trafikpolitisk debat. Den direkte anledning hertil er den, at folketinget har nedsat et trafikpolitisk udvalg, hvis formål og opgave, som ministeren sagde det i sin redegørelse i tirsdags, er at skabe det politiske grundlag for en langtidsplanlægning inden for trafikområdet og dermed også et grundlag for at fastsætte rækkefølgen for et antal påtrængende og vigtige investeringer, som hver for sig er så store, at de af økonomiske grunde i god tid må placeres i en indbyrdes rækkefølge. Herom kan vi ikke blive uenige; det er en fornuftig og samfundsgavnlig målsætning, som mit parti støtter fuldt ud.

Som optakt til udvalgets løsning af denne opgave fik vi trafikministerens redegørelse og nu i dag denne debat, som så forhåbentlig afklarer en række problemer og samler folketinget om en storstilet trafikpolitisk målsætning og anviser vejene til dens løsning så godt, som det nu kan gøres i dag på baggrund af det erfaringsmateriale, vi indtil nu har indsamlet.

For 7 år siden havde vi en lignende stor debat her i folketinget om indplacering af de store trafikinvesteringer på basis af en meget grundig betænkning afgivet af det trafikøkonomiske udvalg i efteråret 1961. Udvalget havde arbejdet grundigt i 6 år, inden det afgav betænkning, og det var vel den største ekspertise, der kunne samles, som her udførte et grundlæggende arbejde. Betænkningen blev da også vel modtaget, og hovedlinjerne blev tiltrådt af hele folke-

tinget, praktisk taget da; der var ingen større uenighed. Men hvordan er det siden hen gået i praksis?

Det blev dengang meget kraftigt slået fast, at noget afgørende måtte ske i hovedstadsområdet, at en række trafikopgaver her måtte løses i hurtig rækkefølge, hvis der ikke skulle ske en hastigt stigende forværring af trafikforholdene, at det var livsnødvendigt at udvikle den kollektive trafikbetjening — og her pegede man især på S-baner, tunnelbaner — og man slog fast, at de samlede investeringer i offentlige trafikkanlæg i Stor-københavn måtte sættes væsentligt i vejret i de nærmeste år.

Hvor langt vi er nået efter den almindelige tilslutning til dette program, ja, det ved jo enhver. Af de meget omtalte nye S-baner har man nu udsigt til, efter at alle kræfter er blevet koncentreret om Køgebugtbanen, at den første stump af denne bane fra Dybølbro til Vallensbæk kan blive åbnet om 2-3 år. Det skulle altså tage 10 år at løse denne lille beskedne opgave. Hvor langt er vi nået med tunnelbaneprojektet? Ja, vi har omsider vedtaget en Citylinje. Visse bundundersøgelser pågår, og projekteringen er begyndt, men hvornår begynder det egentlige anlægsarbejde mon? Og hvor mange år endnu skal vi vente, før denne linje er en realitet?

Store-Bæltsbroen indgik jo også dengang i drøftelserne, alle var enige om dens nødvendighed, og at det hastede. En lov om forundersøgelser blev vedtaget og iværksat, men det har vist endnu lange udsigter, før denne opgave løses; det kommer i alle tilfælde ikke til at gå efter det skema, som det trafikøkonomiske udvalg fremlagde, hvor efter en Store-Bæltsbro skulle tages i brug omkring 1972-73, altså om 4 år.

Jeg fremhæver disse ting for at slå fast, at det ikke nytter meget at holde store og smukke taler om nødvendigheden af storstilet indsats på det trafikpolitiske område, hvis man ikke vil lade handling følge efter de smukke ord — og det har i høj grad manglet på handling. Her kan alle de gamle partier og tidligere regeringer tage hinanden pænt i hånden og dele ansvaret for, at vi stadig væk ikke har fået løst en række trafikmæssige opgaver på tilfredsstillende måde.

Nu skal dette ikke forstås som et surt an-

[Arne Larsen.]

greb på den nuværende trafikminister, som jo kun har siddet i embedet i knap et år, men kun forstås som en venskabeligt ment advarsel; lad det nu ikke gå, som det plejer, men lad os få en handlekraftig indsats. Vi i SF tilsiger i alle tilfælde ministeren støtte dertil.

Forhåbentlig går det op for alle partier i folketinget, at det nu haster med mange opgaver, at tiden ikke længere er til snak og endeløse diskussioner, men til, at der kommer gang i arbejdet, og at regeringen nu følger arbejdet op med lovforslag på de enkelte områder.

Noget af det vigtigste, som har været foresømt i vort trafikpolitiske arbejde, er efter vor mening en langsigtet planlægning, hvor alle opgaver afvejes i forhold til hinanden. Vore trafikinvesteringer foregår for planløst og i alt for små bidder. Nu er der en flaskehals her, og nu er der én dér; så farer vi frem og tilbage på Danmarkskortet, laver en tunnel her og en bro dér og en stump motorvej her og en omkørselsvej dér for at lette trafikpresset og for at forhindre, at det hele går i stå. Undervejs opdager man så, at nu var det vist ikke de helt rigtige beslutninger, man tog her, og nu må det hellere gøres om — jeg tænker på den østjyske motorvejs linjeføring — og nu er der problemer ved Haderslev, ved Vejle og ved Århus. Jeg skal ikke gøre mig vigtig af, at jeg påviste disse svagheder dengang, vi havde forslaget til behandling og man ikke ville rokke sig ud af stedet, men kørte efter vejdirektoratets forslag til linjeføring. Koordinering og planlægning er hjørnestenene i trafikpolitikken.

I tilknytning til spørgsmålet om løsningen af de storkøbenhavnske trafikproblemer siger ministeren et sted i sin tale, at det er hans tanke at indbyde til en almindelig drøftelse mellem de implicerede kommunale myndigheder med henblik på at få fastlagt visse hoveddispositioner, der kan muliggøre en samlet planlægning. Ja, det er jo en ganske naturlig tanke og burde da være sket for længst, så kunne vi måske have sparet os alle de sindsoprivende diskussioner om motorgadernes linjeføring i København, om Søringen, om universitetet og meget andet. Allerede i 1961 fastslog det trafikøkonomiske udvalg uimodsagt, at der er et behov for en permanent koordinering af disse samarbejds-

spørgsmål, og udvalget henstillede dengang til regeringen, at den tager initiativ til, at der ved siden af de partielle organer tilvejebringes et permanent samlet samarbejdsorgan, som kan varetage helhedsplanlægningen af trafikken i hovedstadsområdet og dennes gennemførelse, samtidig med at det finansielle grundlag for anlæggenes iværksættelse sikres. Se, det blev sagt i 1961. Jeg beder ministeren gå videre i sin tankegang og nedsætte et sådant koordinerende organ for hovedstadsområdet. Imidlertid er jeg fuld af håb. Jeg tror, det kommer.

Der er nu lagt op til en langsigtet planlægning, og det bør følges op ved at gå videre, ved at centralisere planlægningsbeføjelserne vedrørende alle trafik anlæg, også vejbyggeriet, som jo i stor udstrækning er, om jeg så må sige, et kommunalt privat anliggende i dag.

Jeg vil nu beskæftige mig lidt med de forestående trafikopgaver og deres løsning og komme med nogle kommentarer til ministerens oplæg.

Den stigende biltrafik, som tilsyneladende forøges uanset alle forhindringer, gør det nødvendigt at udbygge et omfattende motorvejsnet. Principielt ønsker vi at bygge et net på ca. 900 km, det såkaldte H-net, geografisk fra Helsingør via København til Rødby, fra København over øerne til Jylland og fra grensen til Ålborg, samt nogle mindre strækninger her og dér, især i Københavnsegnen mod Holbæk, Frederikssund og Hillerød, og diverse ringforbindelser uden om København, og det er sikkert, hvad der er behov for. Sidste år færdig-anlagdes 25 km motorvej, og i år vil takten stige, således at vi når op på 60 km anlagt motorvej. Når det er sket, er vi oppe i nærheden af godt 300 km, men så resterer jo endnu ca. 600 km, og med det nuværende tempo vil det sige, at det vil tage 10-15 år, før vi kan se enden på det. Var det ikke ønskeligt, om takten kunne sættes endnu et par takker i vejret?

Der er for tiden anlægsbemyndigelse til 16 forskellige strækninger spredt over landet. Var det ikke muligt at få lidt samling på anlægsarbejderne, at få taget nogle større bidder ad gangen, f. eks. 100 km motorvejsstrækninger, og at begynde i begge ender af en sådan tilfredsstillende lang strækning, sætte det mest moderne maskineri på

[Arne Larsen.]

og så få det overstået inden for en nærmere fastsat årrække, sådan at også det vejhungrende motorfolk kunne se en ende på alle deres bedrøveligheder? Det må også være mest hensigtsmæssigt på denne måde, idet det både må blive billigere og mere arbejdskraftbesparende og vi så kan undgå en masse midlertidige løsninger og omlægninger, som fordyrer hele vejbyggeriet og kræver større investeringer end nødvendigt.

Den kollektive trafik har især SFs bevågenhed og her især den kollektive trafiks afvikling i Storkøbenhavn. Her er vi enig med ministeren i, at der må sættes stærkt på en udbygning af det københavnske S-banenet. Som tidligere omtalt finder jeg det nærmest skandaløst, at vi ikke er kommet længere, og jeg kan forstå, at det vil tage rundt regnet 20 år endnu, før vi er ved vejs ende med de planlagte tunnelbanestrækninger, herunder Citylinjen, Amagerlinjen og Frederiksberglinjen, de 3 S-baner til Køge Bugt, Hareskovbanen og Lundtoftebanen samt den videre udbygning af S-banerne til de nærmeste købstæder. Også her var et forøget tempo meget ønskeligt, og 20 år forekommer mig et meget langt åremål. Man risikerer jo selv ikke at komme til at opleve disse planers gennemførelse, og det synes jeg er meget triste udsigter.

Tidligere hed det, at tempoet ikke kunne sættes i vejret på grund af arbejdskraftmangelen, men det gælder da ikke mere. Måske var det de højere teknisk uddannede, man havde i tankerne og havde mangel på, men er det længere noget problem? Eller er der stadig væk kun nogle enkelte ingeniører til rådighed hos DSB for projektering af disse opgaver? I så fald må vi da efter min opfattelse se af finde nogle uden for landets grænser, som var villige til at hjælpe os for gode ord og betaling.

Det øvrige banenet og baneudbygningen er også påtrængende opgaver. Baneplansudvalget har her afgivet en første betænkning, som jeg ikke skal komme så meget ind på, men man foreslår jo en ret drastisk nedskæring af banenettet, så der tilbage kun bliver det, der er et tilfredsstillende trafikunderlag for at opretholde. I sin iver for at nedlægge de urentable banestrækninger, hvad der kan være mening i, må man imidlertid ikke glemme, at også befolk-

ningen i de tyndt befolkede egne har krav på en nogenlunde tilfredsstillende trafikbetjening af den ene eller den anden art, og at man altså ikke bør afskaffe disse banestrækninger, før man har sat noget andet i stedet.

Nedlægningen af den vestjyske længdebane vil jeg sætte et spørgsmålstegn ved, i alt fald indtil man har skabt en anden og tilfredsstillende løsning for disse egnes indbyggere rent trafikmæssigt. Ellers kan vi i høj grad være enige om, at det gælder om at gennemføre en forøget og stærkt udbygget modernisering på alle områder for DSB, så det i højere grad kan blive rentabelt og mindre underskudgivende, end foretaget er i dag, og således at DSB kan blive konkurrencedygtigt især på godsbefordringens område, men naturligvis også på personbefordringens område. Her er DSB jo i stigende konkurrence med indenrigsflyvningen og på visse færgoverfarter med private selskaber. DSB må hjælpes, men må også selv-udvise initiativ og udføre public relationsarbejde for at fastholde og forøge sin kundekreds.

Også for en bedre og hurtigere afvikling af jernbanernes trafik er det nødvendigt, at den faste forbindelse over Store-Bælt snart sættes på dagsordenen. Det skulle ikke være nødvendigt at gentage argumenterne for en fast forbindelse over Store-Bælt. Den indebærer jo så mange indlysende fordele såvel for DSBs kunder som for den motoriserede del af befolkningen. En fast forbindelse vil koste mange penge, ca. 3 milliarder kr. i anlægsudgifter, men selv om det lyder voldsomt, vil det være en rigtig og samfundsgavnlig investering, som vi ikke skal vige tilbage for. Derfor må vi snart helt have afklaret projektets udformning, bro eller tunnel eller en kombination af begge dele, og så selve finansieringsspørgsmålet.

Jeg tror næppe, at man kommer uden om at tage afgift for benyttelse af anlægget. Det må blive brugerne, der betaler, også fordi så mange udlændinge især i sommertiden benytter de nuværende færges og også vil komme til at benytte de nye anlæg i stor udstrækning.

En ny bro over Storstrømmen vil inden for et kort åremål være nødvendig for at kunne klare den stadig stigende trafikstrøm sydpå. I den forbindelse vil jeg gøre opmærk-

[Arne Larsen.]

som på, at det nu efter moderne brobygningsprincipper er muligt at bygge den fleksible bro, det vil sige at bygge en bro således, at den med tiden, hvis dens kapacitet ikke slår til, kan udvides med 2 eller flere kørebaner. Disse ting må vi have for øje, når vi nu om få år skal i gang med så mange brobygningsopgaver, som det jo bliver tilfældet.

I ministerens redegørelse er også nævnt en mulighed for bygning af en bro over Østersøen, rundt regnet anslået til en anlægssum af 3 milliarder kr. Jeg tror ikke, vi i denne omgang skal beskæftige os så meget med dette problem; der skal større udredninger og forhandlinger til, før man realistisk bør beskæftige sig hermed. Det må nok være en af de trafikinvesteringer, der ligger et godt stykke ude i fremtiden.

Derimod er en fast forbindelse over Øresund en mere nærliggende opgave at beskæftige sig med. Som andre tidligere ordførere tror jeg også, at det er en trafikinvestering, som ligger lige om hjørnet. Jeg tror også, at det, vi i første omgang kommer til at beskæftige os med, er en forbindelse mellem København og Malmø, hvilket alle eksperter nu mere eller mindre er enige om, måske med undtagelse af banestyrelserne i de to lande.

Det er klart, at Øresundsforbindelse nr. 2 må følge efter om ikke så mange år, og at det selvfølgelig må blive en jernbanetunnel i H-H-linjen til brug for de internationale togforbindelser, godstogstrafik og muligvis også tunneltog til overførsel af biler, sådan som det er kendt mange andre steder i Europas bjergegne.

Jeg finder, hvad den sydlige broforbindelse angår, anledning til at pege på den fleksible bro, som kan udvides i takt med trafikbehovet. Efter hvad jeg hidtil har forstået, er det dog i første række kun en vejbro i K-M-linjen, man har i tankerne, men er dette rigtigt? Øresundsområdet bliver før eller senere, og måske før vi egentlig bilder os det ind — og især, hvis det snævrere økonomiske

samarbejde i Norden bliver en realitet — en stor økonomisk og erhvervsmæssig enhed, hvor vi danske på grund af pladmangel måske til den tid vil foretrække at bo i Skåne fremfor på Sjælland, og da vil det ikke være tilstrækkeligt med en vejbro alene. Da vil det nok også være ønskeligt, om vi havde en S-baneforbindelse over Sundet. I alle tilfælde vil det være rigtigt i forbindelse med en sandsynligt kommende storlufthavn på Saltholm at knytte den direkte til nærtrafikanlægget i København, og så er det da nærliggende at antage, at man også fra svensk side var interesseret i et nærtrafikanlæg fra Malmø til Saltholm. Ja, vi kan jo gå videre ad disse tankebaner og forestille os ét sammenhængende banesystem Helsingør—København—Saltholm—Malmø — Landskrona — Helsingborg — Helsingør, hvis man altså har lidt fantasi og tror på en sådan erhvervsøkonomisk sammensmeltning og Øresundsregionen som et kommende kraftcenter. Derfor må den kommende Øresundsbro bygges med dette i tankerne og altså have en sådan fleksibilitet, at dette kan indbygges i brosystemet ad åre.

Ja, hermed er jeg ovre i det store og stadig mere påtrængende problem, lufthavnsproblemet i Øresundsregionen. Kastrup lufthavn hører jo til de største i Europa, ja, hører til blandt de store lufthavne i verdensmålestok. Trafikken stiger jævnt og sikkert år for år. Flyvningens andel i trafikarbejdet bliver større og større. Såvel indenrigs- som udenrigs- og charterflyvning er inde i en rivende udvikling med en stigning i passagerallet på et sted mellem 12 og 15 pct. årligt. Kastrup lufthavn vil om få år ikke kunne klare den øgede trafik. Noget kan gøres for at udnytte alle muligheder i Kastrup. Anlæg af en ny parallelbane, flytning af visse flyoperationer, generalaviation, privatflyvning til en aflastningslufthavn ved Tune og måske endnu bedre flytjeneste på jorden kan udskyde det tidspunkt nogle få år, men man vil nå bristepunktet i løbet af en 10-12 år, det er ganske givet. Derfor må der nu,

[Arne Larsen.]

inden det er for sent, træffes en beslutning om at flytte lufthavnen. Derom er vist også alle enige.

Det vil efter vor opfattelse, således som der af flertallet i storlufthavnsudvalgets beretning er redegjort for det, være den bedste løsning at flytte lufthavnen til Salt-holm af mange grunde. F. eks. synes jeg, det vil være upassende og forkert at ødelægge yderligere store arealer på den udmærkede ø Amager til store trafik anlæg, når vi lige udenfor har en ø, som jo ikke udnyttes til noget som helst.

Her er et passende stort areal, som gennem inddæmning kan gøres endnu større. Man har den såkaldte isolerede beliggenhed, hvorved lufthavnen ikke vil blive generet af eller selv genere boligområder. Flybulderet vil blive tåleligt for beboerne såvel på Amager som i Malmøområdet, og Saltholm kan udbygges etapevis og i en overgangsperiode fungere sammen med Kastrup. Salt-holm kan blive en højt kvalificeret lufthavn med store fremtidsmuligheder og få et stort og et tilfredsstillende såvel dansk som svensk trafikunderlag. Alt taler derfor for en løsning på dette plan.

Vi har andre lufthavnsproblemer. Tune er nævnt. I provinsen skal også skabes bedre lufthavnforsyning. Provinslufthavnsudvalgets betænkning danner et udmærket grundlag for det fortsatte arbejde på dette område. En ny jysk storlufthavn til erstatning af Tirstrup ved Hammel vil sikkert være en rigtig og tilfredsstillende løsning. At vi også snart bør tage en beslutning om udbygning af en lufthavn ved Esbjerg af et vist format, står klart for mig. Vi kan ikke i årevis holde Esbjerg hen i uvished. En kommunal lufthavn eksisterer i dag, den bør udbygges til en højere og mere tilfredsstillende standard snarest. Jeg tror ikke på mange små flyvepladser af for ringe standard, men på et mindre antal, til gengæld af en højere standard og med et tilfredsstillende trafikunderlag.

Når man nu vil prøve at opstille en plan for rækkefølgen af vore trafikinvesteringer, må det gøres ved en afvejning, hvor man overvejer, hvor meget det offentlige kan stille til rådighed i årene fremover, og hvor mange andre påtrængende opgaver der skal løses f. eks. inden for uddannelsessektoren

og den sociale sektor. Man skal dog være opmærksom på, at medens den sociale sektor ikke kan være rentabel i ordets egentlige forstand og uddannelsessektorens rentabilitet først kan måles på lang sigt, kan mange trafik anlæg hurtigt gøres rentable for det offentlige. Ministerens tanke med en omlægning af bilbeskatningen, således at den tungere trafik kommer til at betale i forhold til det slid, den udøver på vort vejnet, vil vi gerne se nærmere på. Jeg tror, der er noget principielt rigtigt i ministerens oplæg. Der er dog ingen tvivl om, at mange trafik anlæg i højere grad kan finansieres ad lånevejen, end vi ellers plejer herhjemme, hvor offentlige anlæg i almindelighed bekostes over skatter og afgifter. Trafikopgaverne er desuden så store og kostbare, at deres løsning ville blive alvorligt forsinket, hvis de skulle skattefinansieres. Vi mener, at det i en række tilfælde først og fremmest må være brugerne, der bekoster disse anlæg. Det gælder umiddelbart storlufthavnen, men princippet bør nok også gælde de kommende broer over Store-Bælt og Øresund. Udenlandske erfaringer viser, at der ikke er praktiske vanskeligheder forbundet med at opkræve broafgifter; ja, sine steder opkræver man jo også særskilte afgifter for benyttelse af visse længere motorvejsstrækninger.

Derimod må SF bestemt afvise, at trafikudbygningen gøres til et privat drifts-anliggende. Vi har intet imod, at midlerne i stor udstrækning skaffes ad lånevejen herhjemme eller, hvad der jo er mest sandsynligt, på det internationale låne-marked. Men vi vil ikke acceptere, at driften gøres til en privat forretning. Vil internationale finansgrupper låne os penge, er det i orden. Men disse finansfolk er jo ikke filantroper, de ønsker ikke alene garanti for pengenes tilbagebetaling med renter, men også koncession f. eks. på vore nye kommende broers drift med broafgifter i måske 20-25 år. Dette ville jo give en ganske pæn gevinst. Nej, vi er derimod af den opfattelse, at det offentlige, det vil sige staten, bør stå som låntager af midlerne og stå som bygherre, der udliciterer byggearbejderne i entrepris og derefter som driftsherre indkasserer afgifterne og derigennem får dækket sine omkostninger. Alt andet ville ikke bare stride mod tra-

[Arne Larsen.]

ditionerne for den slags anlægsarbejder herhjemme, men det ville også gøre trafiknettet til et privat profitforetagende med den risiko, det indebærer for almindelige fordyrelser over en bred front.

For nogle dage siden fik regeringen en henvendelse fra LO, som på sine medlemsorganisationers vegne slog kraftigt til lyd for, at broarbejderne og lufthavnsanlægget kom i gang så hurtigt som muligt på baggrund af den alt for store arbejdsløshed, som vi stadig væk har. Arbejdskraften til løsning af opgaverne har vi. Tusinder går og venter på at komme i gang. Vi vil meget kraftigt støtte denne henvendelse, og netop set ud fra et beskæftigelsesmæssigt synspunkt vil det være ønskeligt så hurtigt som muligt at få påbegyndt disse store trafik anlæg.

Foruden de samfundsøkonomiske overvejelser spiller også politiske synspunkter en væsentlig rolle ved prioriteringen, og af politiske grunde finder SF, at storlufthavnen på Saltholm og den faste forbindelse over Øresund må prioriteres meget højt. Det er simpelt hen et spørgsmål om, hvorvidt Danmark skal knyttes til Norden eller til Tyskland. Dernæst, men for os gerne samtidig hermed, bygning af en fast forbindelse over Store-Bælt. Endvidere en forstærket indsats for at få løst de stor-københavnske trafikproblemer og en forcing af hovedvejsanlæggene og motorvejsanlæggene ude over landet. Det er den rækkefølge, hvori socialistisk folkeparti mener vi må gå i gang med de kommende meget store trafik anlæg.

Sigsgaard: Under debatten den 22. maj udtrykte jeg tilfredshed med, at ministeren ville komme med en redegørelse, der så kunne danne udgangspunkt for en debat om rækkefølgen og omfanget af trafikinvesteringerne. Jeg sagde samtidig, at grundlaget måtte være til stede i form af bl. a. en samlet oversigt over de ønskede trafikinvesteringer. Desværre var det grundlag ikke til stede, og ministerens redegørelse i tirsdags blev da også nærmest et uforpligtende causeri, som folketinget ikke har så særlig megen gavn af. De samlede indlæg, der ligesom kunne give et helhedsbillede af partiernes trafikpolitik, kunne

man på den baggrund ikke forvente, og det har vi jo heller ikke fået.

Jeg skal begrænse mig til at trække nogle få hovedsynspunkter op.

Først spørgsmålet om privat eller offentlig finansiering af de store trafik anlæg. Det er simpelt hen sort magi, når flertallet i tinget og ikke mindst socialdemokratiet — og tidligere SF, men nu har man, forstod jeg på hr. Arne Larsen, skiftet politik — vil give det udseende af, at når bare store private koncerner foretager trafikinvesteringerne, så er de gratis for skatteyderne og for staten. Det er selvfølgelig vrøvl. Vi har en bestemt mængde arbejdskraft. Skal der foretages ekstra trafikinvesteringer, ja, så skal der bruges arbejdskraft, som ellers kunne have været brugt til andre ting, skoler eller plejehjem f. eks. Vi har begrænsede muligheder for at skaffe kapital. Skal der ekstra mange penge til dyre broer og lufthavne, så går det naturligvis ud over andre ting, ganske uanset om broerne skal bygges af private eller af staten.

I den forbindelse kan det undre, at ikke bare socialdemokratiet og SF, men også LO er gået hen og blevet, hvad jeg vil kalde stål- og betonædere. I LOs henvendelse til regeringen forleden hed det, at nu skulle der gang i lufthavne og broer af hensyn til beskæftigelsen. For det første kan trafikinvesteringerne hverken på kort eller lang sigt løse arbejdsløshedsproblemet. Der går en rum tid med projekteringen, hvor der ikke er brug for megen arbejdskraft, og hvad vil man på lang sigt, når alle tænkelige broer er bygget? Man skulle hellere gøre sig klart, at det er strukturarbejdsløshed, vi først og fremmest har, og den klares ad andre veje, ikke mindst gennem bedre uddannelse af alle lønarbejdere. Her bør der i stedet gøres en indsats.

Selvfølgelig kan man være enig i, at anlægsvirksomheden bør sættes op. Men hvorfor er man så sikker på, at det netop er broer og lufthavne, som folk går og sukker efter? Der er langt mere jordnære problemer, der bør prioriteres højere. Vi mangler hospitaler, børneinstitutioner, plejehjem og boliger — man kunne fortsætte opremsningen — og det er de mangler, der mærkes hver dag af den brede befolkning. For resten er det forbløffende, at såkaldt

[Sigsgaard.]

socialistiske partier — og her tænker jeg på socialdemokratiet — næsten er de ivrigste til at overlade traditionelt offentlige opgaver til privat foretagsomhed og privat profit. For det er da klart, at når store firmaer kaster sig ud i en storstilet propagandaoffensiv over for folketinget og offentligheden — og det er jo ikke småting, vi er blevet præsenteret for — så skyldes det selvfølgelig ene og alene ønsket om fortjeneste, ønsket om profit. Men vi mener ikke i VS, at de samfundsmæssige investeringer skal bestemmes af profithensyn.

Folketingsudvalget siger smukt i beretningen af 28. november fra sidste år, at det lægger stor vægt på, at det offentlige kan øve kontrol med det selskab, der måske skal bygge lufthavnen. Det er desværre gas. Det pågældende selskab vil få monopolstilling. Det sammenligningsgrundlag, der er nødvendigt for en effektiv kontrol, vil mangle. Privat opførelse bliver dyrere end statslig, fordi selskabet selvfølgelig vil beregne sig fortjeneste, vil beregne sig profit, og det bliver selvfølgelig skatteyderne, der skal betale denne nødvendige merudgift på kortere eller på længere sigt.

For resten er det betænkeligt, at ikke mindst den tidligere regering gav private interesser så stor indflydelse på samfundsinvesteringerne, og det er jo en linje, man kan frygte fulgt op af den nuværende. Dansk Arbejde kom med forslag til udnyttelse af en Kalvebodsinddæmning. Den daværende trafikminister satte Dansk Arbejde til i et udvalg på statens vegne at vurdere sit eget projekt. Kampsax og andre vil gerne tjene penge på Saltholm lufthavn, og de blev også selv sat til at undersøge projektet. En sådan fremgangsmåde trænger måske lige så meget til offentlighedens søgelys som sagen om kildeskattehuset.

Dernæst spørgsmålet om afgifter. Traditionelt har vi ikke arbejdet med afgifter for benyttelse af broer og veje ud fra den betragtning, at de bygges for at fremme samfærdslen og den økonomiske udvikling. Skal folk betale afgifter, så tøver de nok med at benytte broerne og vejene. Ulemperne ved benyttelse af afgifter skal man gøre sig klart. For det første: trafik anlægene bliver mindre benyttet og tjener derved ikke deres formål fuldt ud. For det

andet: motorvejsafgiften vil få trafikantene til at vælge parallelveje, der er dårligere i stand til at bære trafikken. For det tredje: afgifter belaster privatforbruget nøjagtig lige så meget, som hvis de tilsvarende midler blev taget over skatten. Alt andet lige må indførelsen af afgifter derfor modsvares af lavere skatter. For det fjerde: der er omkostninger og tidtab forbundet med opkrævning. Endelig for det femte: afgifterne er en vej til forøgelse af de samlede profitter her i landet, hvis de altså skal indkasseres af private. VSs konklusion bliver derfor, at der ikke bør opkræves bro- eller vejafgifter, og det vil igen sige, at det offentlige selv må bygge både broer og veje, og det synes vi er udmærket, da der for os at se kun er ulemper forbundet med privat anlæg af broer og lufthavne osv.

Jeg vil herefter tage spørgsmålet om tempoet for trafikinvesteringerne op. I ministerens redegørelse nævnes trafikinvesteringer i de kommende 15 år på ca. 10 milliarder kr., men her er udeladt de 220 mill. kr. om året, der skal bruges til andre veje end motorveje, de 400 mill. kr. om året til DSB er, så vidt jeg ser, også udeladt, 4-5 milliarder kr. til diverse lufthavne er heller ikke med. Ministerens tal skal altså forøges til en ca. 15 milliarder kr. for 15 års perioden. Herfra skal der trækkes forskellige beløb, bl. a. et større beløb, som Sverige formodes at betale, men 20 milliarder 1968-kroner skal det nok blive til. I 1967-68 brugte man omkring 1/2 milliard kr. til disse formål, og det skal åbenbart sættes op til det dobbelte og mod periodens slutning det tre- eller firdobbelte. Det er tal i den størrelsesorden, man arbejder med. Og det er jo voldsomt, når man samtidig erindrer sig statsministerens tale om, at stigningerne i de offentlige udgifter skal begrænses.

Hvis der skal lægges loft over de samlede offentlige udgifter, og hvis samtidig trafikinvesteringerne skal stige hastigt, så må det nødvendigvis gå ud over andre ting. Vi vil også gerne have undervisningspligten udvidet, også ud over det, der ligger i regeringens forslag. Vi vil gerne have nye undervisningsinstitutioner bygget, have sat folkepensionen op, have en ny socialreform gennemført, have afskaffet

[Sigsgaard.]

restfattigdommen osv. osv. Men der kan simpelt hen ikke blive råd til at gennemføre hele ønskesedlen, hvis ikke der skæres ned nogle steder, og hvis ikke der bl. a. skæres ned på trafikøskerne. Der skal vælges mellem de store projekter, og det er uforsvarligt at bilde sig selv eller andre noget andet ind. Når vi skal vælge, så må socialreform, uddannelsespolitik osv. få førsteprioriteten, og derfor mener vi, at broprojekterne eller nogle af de store projekter og også mange af lufthavnsudgifterne må udskydes.

I øvrigt peger vi på, at det ikke kan være rimeligt at tage stilling til trafikinvesteringer uafhængigt af den perspektivplanlægning, som regeringen er i gang med. Og da vi altså ikke kender nogen resultater af perspektivplanlægningen, så er tiden ikke inde til at træffe beslutninger på dette område.

Jeg har peget på, at trafikinvesteringerne naturligvis går ud over andre investeringer, men ikke nok med det. Når der, som ministerens redegørelse lægger op til, lægges ensidig vægt på, hvad jeg vil kalde lands- trafikinvesteringerne, så mindskes kommunernes, først og fremmest byernes, muligheder for at få penge til den nødvendige trafiksanering. Vi får altså ikke bare en forvridding mellem trafiksektoren og de øvrige offentlige sektorer, men også forvridding inden for selve trafiksektoren.

VS finder det altså nødvendigt at udskyde væsentlige dele af trafikprojekterne, herunder broer, men vi peger på, at den erhvervsmæssige integration, der tilstræbes med broerne, delvis kan nås uden, nemlig hvis man nedsætter færgetaksterne for varer for lastbilernes vedkommende til personbilniveau som antydnet af ministeren forleden. Vægtafgiften af lastbiler bør naturligvis forøges mindst tilsvarende. Virkningen af en sådan reform vil vise, hvor meget argumentet om erhvervsmæssig integration betyder i praksis. Ved en sådan politik kan man også undgå, at Store-Bæltsbroen, hvis og når den kommer, vil trække trafik i uønsket grad fra de mere nordlige færgeruter.

Tilbage har jeg det store spørgsmål om lufthavnen. Her er det for alvor lykkedes

såvel minister som folketingsudvalg at forplumre vandene. Når byplanlæggerne beklager sig over, at man stadig serverer nye tal for de samme forhold og dermed forhindrer folk i at sætte sig ind i problemerne, forhindrer folk i at vurdere problemerne, så er jeg enig med dem. Udvalget mener, at anlægsudgifterne vedrørende en storlufthavn bliver for store for staten og må klares af private. Jeg mener at have påvist, at det ikke holder. Anlægsudgifterne skal under alle omstændigheder bæres af det danske samfund. Spørgsmålet er så, om vi alle derudover skal bidrage til Kampsax' og andres profit. De nødvendige udenlandske lån kan staten lettere optage, end private kan.

Udvalgets flertal mener, at støjproblemet er mindre på Saltholm end på Sydamager. Desværre ser det ikke ud til, at de har ret, tværtimod støjrammes større bebyggede områder ved Saltholmløsningen end ved Amagerløsningen. Man har måske glemt at tælle svenskerne med.

Det ser også ud til, at trafikinvesteringerne i hovedstadsområdet som helhed bliver større ved Saltholm end ved Sydamager. Men disse følgevirkninger skal undersøges, siger udvalget, og undersøges grundigt, samtidig med at man også siger, at man hurtigt vil have beslutningen om Saltholm. Der er altså tilsyneladende en modsigelse her, men jeg går ud fra, at undersøgelserne skal foretages, før der sker en principiel stillingtagen.

Prisen spiller unægtelig en rolle. Saltholm er i hvert fald 1 milliard kr. dyrere end Sydamager, og det forekommer besynderligt, at udvalget tilsyneladende helt kan se bort fra det. Mig forekommer det ganske uforsvarligt at rutte med pengene, som man tilsyneladende lægger op til. Lad mig skyde ind i en parentes, at jeg har ikke noget imod, man undersøger det yderligere, får tallene yderligere underbygget eller afkræftet. Men var det ikke bedre at vælge den billigste løsning og så bruge den milliard kr., der bliver tilovers, f. eks. på Vest- og Nordjyllands udvikling — det hænder jo også, vi taler om egnsudvikling her i tinget. Det er mig ufatteligt, at folketingets medlemmer fra egnsudviklingsområderne kan gå med til så enorme ekstraudgifter, som

[Sigsgaard.]

der tilsyneladende bliver tale om her, og det forekommer mig endnu mere ufatteligt, at de tør vende hjem og fortælle det.

VS går ikke med til en lufthavn, der er 1 milliard kr. dyrere, end den behøver at være. Og når ministeren over for udvalget har oplyst, at Sydamaegers driftsøkonomi vil være ringere end Saltholms, så hviler det på forkerte forudsætninger. Dels er lufthavnstunnelen ikke indregnet for Saltholm, dels er de anvendte trafikprognoser usandsynlige, som det også er påvist af Byplanlæggerforeningen i dens henvendelse her til tinget. I denne henvendelse peger man i øvrigt på, at det aldrig har været undersøgt, om ikke Kastrup kan udbygges, så at en ny storlufthavn simpelt kan spares. Der er noget, der tyder på det. Hvis det er tilfældet, så kan der spares endnu 1 milliard kr. På den baggrund går jeg ud fra som en given ting, at den teknisk-økonomiske undersøgelse, som foreslås i henvendelsen fra Byplanlæggerforeningen, iværksættes, inden beslutningen træffes.

VS finder altså, at der ikke er meget, der taler for Saltholm, og at det må undersøges, om Kastrup kan udbygges. Derved kan den støjmæssigt uforvarsomme overgangsudbygning af Kastrup måske også helt eller delvis undgås.

Tilbage har jeg kun en enkelt bemærkning om et storkøbenhavnsk trafikskab. Et sådant kan der så sandelig være god brug for, men når ministeren taler om at udskille S-banerne fra DSB, så henstiller jeg, at der optages drøftelser med kommunerne, inden der foretages noget som helst, sådan at kommunerne ikke bindes på forhånd. Jeg håber også, at ministerens ord forleden skal forstås på den måde.

Alt i alt er VS altså ikke særlig enig med flertallet af partierne om trafikpolitikken. På en del punkter er vi dog enige med de radikale, og især var det en glæde at høre den radikale ordførers klare beskrivelse af, hvordan en seriøs planlægning bør gribes an.

Til allersidst en bemærkning, som trænger sig på efter debatten her i dag. Det forekommer mig, at der er grund til at advare imod den alt for store begejstring for store trafikprojekter. Det kan så nemt gå ud over de store sociale og kulturelle opgaver, som vi står over for, og som har

store betydning for hovedparten af befolkningen end ambitiøse trafik anlæg.

Kai Moltke: Jeg tror, det er et fremskridt, at man for første gang har et trafikudvalg, som tager spørgsmålene op til samlet løsning, og jeg synes i og for sig, at en række af problemerne er stillet temmelig logisk og temmelig konsekvent op af trafikministeren i den redegørelse, som han her har givet. Beslutningerne, den egentlige prioritering, og hvad man vælger, er ikke noget, folketinget afgør her i dag, men har man ikke i visse hovedspørgsmål et perspektiv, risikerer man meget let at blive forsinket, for det er selvfølgelig altid billigere i øjeblikket at udsætte, men det er somme tider på lang sigt betydeligt dyrere, hvis man ikke rettidigt tager problemerne op.

De ting, jeg savner i redegørelsen fra ministeren for offentlige arbejder, hænger i og for sig sammen med vort samfunds struktur. Prioriteringen af trafik anlæg osv. har to sider, som er forudsætningen for en rigtig løsning.

At man har et perspektiv, en generalplan, for det danske samfunds udvikling og fordeling af midlerne, fordeling af investeringerne og fordeling af arbejdskraften, det er den ene side, og en sådan generalplan for udviklingen savnes, bortset fra at man flytter visse dele af administrationen til provinsen.

Den anden side er, om man har visse faste perspektiver om retningen og linjen for de kommende års økonomiske og handelspolitiske udvikling. For har man ikke noget perspektiv her, så opstår meget let begrebet fejlinvesteringer, som kan blive dyre bagefter. Jeg må altså understrege her til at begynde med, at i prioriteringen er alt afhængigt af, om denne foregår ud fra de rigtige præmisser.

Så vidt jeg forstår, er et af de forhold, som i øjeblikket danner baggrunden for den økonomiske udvikling, at det er Danmarks nuværende, måske forbigående, politik, at man sigter imod et større nordisk samarbejde, et større nordisk økonomisk fællesskab og om muligt en nordisk union. Men har man et sådant økonomisk perspektiv, så medfører det jo også rent trafikmæssige følger, hvis man selv tror på, at et sådant perspektiv er det grundlæggende.

[Kai Moltke.]

Jeg må sige efter at have siddet og hørt på alle de borgerlige ordførere her i dag, at det virkelig var lidt af et fremskridt i forhold til tidligere beslutninger her i tinget, når venstres ordfører pludselig drog i tvivl, om der kunne finde en absolut prioritering sted for en Store-Bæltsbro her i landet. Jeg er af den opfattelse, at hvis perspektivet med øget nordisk samarbejde gælder, så må prioriteringen tværtimod her rejses til den skarpest mulige undersøgelse og debat, så må spørgsmålet rejses igen, selv om man i sin tid har truffet en beslutning om Store-Bæltsbroens fortræffeligheder. Spørgsmålet er, om man ikke, tilpasset det, som sker, tilpasset de hensigter, man har, må sætte forbindelserne med de nordiske lande på en højere plads i skalaen end hidtil.

Vi kender meget lidt til både den tekniske og den økonomiske udvikling i dens videre konsekvenser, og derfor tror jeg, den radikale ordfører var noget overfladisk, når han begyndte at beregne disse forskellige procenter for, hvor mange banelegemer og tunneler det ville kræve, hvis man f. eks. valgte Saltholmløsningen. Det kunne dog tænkes, at vi midt i raketaldsalderen, hvor man befærder Venus og månen, også kunne tænke os en udvikling af lufttrafikken, som kunne skabe helt nye veje for samkvem mellem de forskellige dele af landet, og som måske vil gøre nogle af disse beregninger over, hvor mange tunnelspor der skal til, og alt det andet til noget, som måske var rigtigt ment i det øjeblik, det blev fremført, men hvor perspektivet til syvende og sidst svigtede, fordi man tog sit udgangspunkt i den nuværende tekniske tilstand, som er i stadig hurtig og revolutionerende udvikling.

Det er heller ikke uvigtigt, i hvilke baner vor økonomi og vor økonomiske tilknytning bliver ledet i den kommende tid. Vi kan kun sige så meget, at Danmark som et råstof-fattigt land i det sidste tiår har oplevet ikke mindre end to Suezkriser; det vil sige, at én af de faktorer, som bogstavelig taget holder liv i de københavnske havneanlæg, er udsat for en svær belastning i den tid, der kommer.

Vi står samtidig med det fænomen, at drømmen om, at man måske allerede i løbet af 10 år — det sagde man for 10 år siden — var nødt til at ty til atomværker, har vist

sig at være et perspektiv, som ikke var helt holdbart, fordi man nu leder efter og finder olie i meget store dele af verden, hvor ingen tænkte på det før. Jeg skal bare minde om to faktorer her, som vi måske kan tænke os: en nødvendig løsning af den langvarige krise i Mellemøsten og færdslen rundt om Sydafrika.

I mellemtiden er der dukket fænomener op som gassen ved Groningen og den almindelige jagt i hele Nordsøen efter nye kraft- og naturkilder. Der har også fundet enkelte forskydninger sted på selve det europæiske kontinent; mens Sovjetunionen i 1960 producerede 148 mill. t olie, er produktions-tallene for 1968 oppe på 309 mill. t, altså mere end en fordobling over en 8-årig periode.

Når man taler i de baner, som vi nu traditionelt har befundet os i i den tid, der gik, så skulle man måske tænke sig en lille smule om, når man ser, at en af fælles-markedets førende magter nu undertegner traktatlige aftaler om at udvide handelen med Sovjetunionen til det dobbelte i løbet af perioden 1970-1975.

Det kan ikke nytte noget blot at lægge planer og tage udgangspunkt i trafikken i det lille Europa, som vi kendte i det tiår, der gik. Om man svigter eller virker progressivt, er i første række et spørgsmål om, hvorvidt man har perspektiv til at se de forskydninger, som fremtiden medfører.

Når jeg har redegjort for disse synspunkter, som jeg tror er kommet for lidt frem ved trafikproblemernes vurdering, så er det for at understrege, at hvis man virkelig tilstræber et øget nordisk samarbejde, kan det vel være kedeligt at revidere gamle principvedtagelser, men man er klogere, hvis man gør det, inden man er kommet i gang, og inden man har haft udgifterne, således at man ikke bagefter opdager, at man har foretaget en fejlinvestering.

Derfor skal jeg ikke gøre nogen røverkule ud af mit hjerte, men bemærke, at hvor det drejer sig om udbygning af både broer, tunneler og et jernbanesystem, er jeg, fordi vi befinder os i en verden i udvikling, hvor vi skimter visse konturer for, hvad der sker i fremtiden, nødt til at sige, at jeg tror rent ud, at tiden er inde til, at man skal vurdere de nordiske forbindelser, trafikmæssige forbindelser, i første række og lade Store-Bælts-

[Kai Moltke.]
 projektet vente en lille smule. Endvidere bør man drage konsekvensen af disse ting og for det storkøbenhavnske og nordsjællandske område erkende, at hvis denne vej med Saltholmprojekt og baner vælges, så drejer det sig om at sætte tempoet for udviklingen af det storkøbenhavnske nærtrafikapparat, de offentlige trafikmidler, op i langt hurtigere takt end hidtil, for man kan ikke gå hurtigt frem på ét område og sakke bagud med alle de ting, som er forudsætningerne for, at det, som man foretager, kommer til at fungere.

Jeg tror, man skal erkende, at der vil være en vis rimelighed i, hvis vi får visse både planmæssige og økonomiske forskydninger i samfundet, at ved siden af forbindelserne med Norden må Store-Bæltshavnene og udvikling af de vestsjællandske havne, hvor vi har olieraffinaderierne, være noget af det, man skal tage med i kikkerten, og man kunne vel endogså sige, at noget af det, som mangler i udviklingen af det nordjyske underudviklede område, er virkelige kraftcentre som dem, vi ser på det vestlige Sjælland og i det sydlige Jylland. Jeg tror altså, at man i høj grad skal henvende sin opmærksomhed herpå, også hvis man vil hindre den hidtidige overkoncentration af befolkning og arbejdskraft ensidigt omkring København.

Det andet problem, som er draget ind i diskussionen her, er spørgsmålet om finansieringen. Her bliver jeg med det samme nødt til at berøve hr. Sigsgaard fra VS en af hans dyre illusioner. Han siger: ja men staten må hellere investere alle pengene selv og så låne i udlandet. Jeg har aldrig nogen sinde hørt, at man kunne låne penge i udlandet og lade staten investere, uden at både stat og skatteborgere er blevet nødt til at betale den samme rentemæssige hoveriafgift, som man gør i tilfælde af, at man overlader det til danske private entreprenører. Det forekommer mig, at det, som skulle være en protest, her blev til et buk for udlandets finanskapital, som man i alle tilfælde ikke skulle have brugt socialismens navn til at forsvare fra denne talerstol. Så let kan man nu heller ikke springe over grundproblemerne, når man snakker om økonomisk udbytte.

Og så er vi inde på et andet felt, hvor jeg også bliver nødt til at distancere mig en lille smule. Det er afgiftssystemet. Der er ingen, der kan lide afgifter, det er vel ligegyldigt, om det er på snaps eller på broer eller hvad som helst. De fleste vil helst være fri for dem, det er en kendsgerning, og der er nogle, der synes, at man skal bare indtage de standpunkter, som folk helst vil høre i den givne situation, og så tror man, man klarer den politiske situation og en politisk popularitet ved det. Men er sandheden ikke den, at hver gang der bliver bygget en bro, så fritages folk for afgifter? Mig bekendt skulle man, før man opførte Storstrømsbroen, i sin tid betale gebyrer — der var ganske vist ikke så mange biler — til hele 2 færges. Og i sin tid skulle man betale på færgen fra Strib over til Fredericia. Får vi Store-Bæltsbro, så er det dog ikke ubekendt, at der vitterlig erlægges temmelig betydelige afgifter i forvejen, idet man må betale for hver eneste bil, hvad enten det er en af de svære lastbiler eller en personbil, hver gang den skal over med en af statsbanernes færges. Betyder dette, at man er mod afgiftssystemet ved broanlæg osv., at man mener, at folk i stedet for som hidtil haft at betale for at komme over et farvand i fremtiden ikke skal betale noget, og tror man, at så udvikler produktionsmidlerne sig logisk ud fra denne nedsættelse af afgifter, idet man vælter dem over på staten og så tager mere i skat? Ja, man må undskylde mig. Jeg kan ikke helt acceptere dette skema; det er jo i virkeligheden ikke et spørgsmål om at pålægge afgifter. Man har jo hidtil haft afgifter, og det er et spørgsmål om fremtidig at overføre disse til samfundet, til staten, for at fremskaffe midler til at gøre disse ting mulige, hvor de er nødvendige; og i den orden, hvori de er nødvendige.

Det næste problem, som rejser sig, er, om man skal overlade det til private eller man skal lade staten så at sige lægge pengene ud på den ene eller den anden måde — det er jo ikke beløb, som forfalder på én gang. Her vil jeg sige, at jeg tror, der er den forskel, at når det er staten, der fastsætter en afgift for en bro, så bliver det billigere, for hvis man overlader det til private, kommer profitprovenuet til. Derfor foretrækker jeg, at staten selv tager den hovedsagelige del af

[Kai Moltke.]

de afgifter, som pålægges for at muliggøre nye broarbejder.

Nu har vi f. eks. lige måttet komme med planerne om udvidelse af forbindelsen over Storstrømmen og er i gang med at udvide forbindelsen over Lille-Bælt. Det er ting, som koster noget, men vil det ikke være rimeligt, at man allerede her, hvor staten har taget initiativet, tager en afgift, lod dem, som benyttede disse nye og forbedrede foretagender og havde gavn af dem, være med til at betale gennem direkte afgifter fremfor at lade alle betale via skattebilletten? Jeg kan altså ikke svinge mig op til nogen forargelse over, at man afskaffer afgifter for at få bilen med færge og så i stedet for indfører broafgifter. Jeg tror, det er ting, som har en ganske nøje sammenhæng, og jeg tror, at med de byrder, der i forvejen ligger på staten, vil det være ganske rimeligt, om man holdt sig til et afgiftssystem, som gik direkte til samfundets kasse og stod til rådighed for samfundet til løsning af de gigantiske opgaver, som vi her står over for.

Skal jeg altså tage stilling til de foreliggende problemer, så kan det kun være, at jeg mener, at såvel Saltholmprojekt som broerne, først København—Malmø og bagefter H—H-linjen, sættes øverst på listen, medens man udslyder Store-Bæltsprojektet, indtil disse i øjeblikket og for det nordiske samarbejde mest betydelige opgaver er løst.

Så kommer spørgsmålet: kan vi nu slippe billigere fra det, hvis vi i stedet for bygger storlufthavn på Sydamerger? Her rejser spørgsmålet sig, om vi hurtigt kommer til at trænge til en storlufthavn. Men at vi, efter at vi har ødelagt den del af Amager, som ligger i nærheden af Kastrop, nu skal til at ødelægge hele den sydlige del af Amager også med Dragør, Kongelunden, det kan jeg ikke se det rimelige i. Man vil sige: ja men det er teknisk billigere, det koster ikke så meget osv., men mig bekendt er jord også noget værd, og vi har ikke en betryggende jordlovgivning, og jeg gad nok vide, hvor meget man kommer til at betale

for jorden på Amager i tilfælde af, at vi pludselig skal til at købe den sydlige halvdel af Amager op. Det forekommer mig, at det er en af de små fejlregninger, som planlæggerne i deres kritik af Saltholmprojektet har gjort sig skyldige i, at man helt har set bort fra denne ikke uvæsentlige side af sagen, ganske bortset fra at Amager er en ø så nær ved København, som er både beboelig, og som har plads til grønne områder.

Jeg kan altså kun komme til den konklusion, at Saltholmprojektet sikkert er det, som er den mest logiske følge af den politik, der bør føres i den givne situation, at Øresundsbroerne bør have prioritet fremfor en Store-Bæltsbro, og at udvalget i øvrigt beskæftiger sig med i detaljer at kontrollere disse ting, som her er fremdraget.

Men må jeg samtidig lægge vægten på — og jeg ser et fingerpeg i denne retning i trafikministerens indlæg; når der tales om et storkøbenhavnsk trafik- og transportselskab, så ligger heri også erkendelsen deraf — at vi netop her i hovedstadsområdet i nærtrafikken har så store opgaver, at vi vistnok gør klogt i at bytte om på prioriteringen med Store-Bæltsbroen, og at vi bør sige, at Østersøbroen må vente til den tid, da tyskerne har råd til at betale i alle tilfælde klækkelige afdrag på de erstatninger på 10-11 milliarder kr., som Tyskland stadig skylder os på clearingkontoen, og at vi, indtil disse foregår, stiller denne sag i bero.

Hvad endelig Store-Bæltsbroen angår, så må jeg protestere imod, at dette skal ske i den hellige beskæftigelses navn som noget, vi skal starte med øjeblikkeligt, for der bliver ikke sat flere folk i arbejde ved Store-Bæltsbroen, end hvis vi udfører de andre opgaver, som der muligt kan skaffes beskæftigelse ved med måske ikke helt så store kapitalinvesteringer. Jeg henleder her i særdeleshed opmærksomheden på boliger til en rimelig pris, på sociale institutioner, på sundhedsvæsen og på en virkelig økonomisk hjælp til de i øjeblikket økonomiske underudviklede områder her i landet.

Mads Eg Damgaard: Når vi nu i dag drøfter hele det store problem om udbygning af motorvejsnettet, er der enkelte punkter, jeg gerne vil sige nogle ord om.

I Midt- og Vestsønderjylland er der en end- og ret god vejdekning, hvilket ikke er tilfældet i Østsjælland; her er der allerede et meget stort pres på vejen fra Kolding til grænsen. Jeg er derfor glad for, at den konservative ordfører, hr. Stæhr Johansen, i sin tale gik ind for, at man eventuelt kunne ændre tidsplanen for udbygningen af dette vejstykke. Det ligger sådan, at tilslutningsvejene sydfra, de store tyske motorvejsnet, skulle være færdige til 1975, og efter planen skulle vejstykket fra Kolding til grænsen ikke være færdigt før 1985. Der vil derfor opstå en meget alvorlig flaskehals, og den lokale befolkning er meget betænkelig ved dette tidsrum; man mener slet ikke, det går an, man mener, man bliver tvunget til at fremme dette vejstykkets udbygning.

Jeg er også glad for, at man vil øge akseltrykket fra 8 til 10 t eller rettere sagt bygge vejene sådan, at de kan tage 2 t mere akseltryk. Herefter skulle man kunne køre med vognet på helt op til 40 t. Det er et fremskridt, men jeg har alligevel mine tvivl om, om det slår til i fremtiden. Jeg kunne tænke mig, at i fremtiden vil man komme til at køre med meget tungere vogne, og jeg vil derfor gerne bede den højtærede minister om at holde nøje øje med, hvad man gør i udlandet for afviklingen af den tunge trafik, og bygge vore motorveje herefter.

Ved samtaler med vejbygningsfirmaernes ingeniører har jeg fået indtryk af, at man fra projekteringsafdelingens side ved projektering af linjeføringen af vore motorveje og hovedveje ikke tager hensyn nok til forekomsten af lerholdig jord. Det ligger sådan, at hvor der er meget stærkt lerholdig jord, skal denne jord fjernes, og sand eller mindre lerholdig jord skal køres på i stedet. Det er naturligvis uhyre kostbart i forhold til, hvad det ville koste, hvis det kunne undgås, og skal vi gøre os håb om, at disse meget store veje skal kunne bygges og færdiggøres inden for en overskuelig fremtid, er det nødvendigt at tage de bedste og største og mest effektive vejbygningsmaskiner i brug, især jordflytningsmaskiner. Jeg har fået at vide, at så snart man skal operere i meget ler-

holdig jord, er disse kostbare og effektive maskiners effektivitet meget nedsat, og derfor vil jeg meget gerne bede ministeren om at tilse, at linjeføring over lerholdig jord sker så lidt som muligt, og undgå det så meget som muligt. Det er muligt, at man så må trække en lidt anden linjeføring, men jeg tror, der er mange millioner at hente på dette punkt.

I øvrigt mener jeg, at man skal gøre vejene meget lysere. Jeg har før talt om dette problem fra denne talerstol. Det er prismæssig set overkommeligt at gøre vore veje meget lysere, og det vil øge trafikikkerheden meget.

Sluttelig vil jeg gerne takke ministeriet for offentlige arbejder og ministeren for — det synes jeg i al fald — den heldige hånd, de foreløbig har haft med hensyn til planlægningen af disse meget store arbejder, der omfatter ca. 10 milliarder kr. Det tager naturligvis meget lang tid, men derfor gælder det også om at få det planlagt i god tid. Jeg vil gerne takke ministeren for den måde, han har grebet sagen an på, og håber, at vi i udvalget eller i kommende udvalg kan følge det op hurtigt, i alt fald planlægningen, og komme i gang med en hel del af det.

Fanger: Ønskesedlen for trafikinvesteringer i de kommende år er stor, og det gælder derfor om at fremme de investeringer, der er mest nødvendige og til mest gavn for befolkningen, uden at den økonomiske balance sættes over styr.

Med hensyn til motorvejene er vi kommet bagefter med at bygge disse. For den jyske motorvej er vi 5 år for sent på den. Der må gøres en ekstra indsats for at rette dette op, og hvis man i regeringen mener, at en privat finansiering kan fremme byggeriet, må det overvejes.

Statsbanerne bør rationaliseres ved, at urentable strækninger nedlægges og hovedbanerne forbedres, således at hastigheden kan sættes op. Der må gives større bevillinger til dette formål.

Om broerne. En Store-Bæltbro er meget ønskværdig navnlig af hensyn til banerne, men andre investeringer bør fremmes først. Hvis man ønsker at knytte Sjælland og Fyn nærmere sammen økonomisk, kan det gøres omgående ved at nedsætte taksterne over Store-Bælt, navnlig for godstrafikken.

[Fanger.]

Broer til Sverige. En vejbro København—Malmø og en jernbanebro Helsingør—Helsingborg er det ønskeligt at bygge sammen med Sverige, som også må være mest interesseret og efter min mening bør betale mere end halvdelen af disse broer.

Østersøbroen, som engang må komme, må Tyskland betale størsteparten af. Den vil jo nok kræve en ny Storstrømsbro.

Om lufthavne. Kastrup lufthavn bør udvides for de i trafikministerens redegørelse nævnte 500 mill. kr. Den bør aflastes for de små fly ved, at der bygges en lufthavn ved Tune, og den bør aflastes ved, at der anlægges en lufthavn ved Århus. Denne blev vedtaget af folketinget i 1946, og provinslufthavnsudvalget anbefaler den anlagt. Den kan anlægges for 55 mill. kr., og heraf skal statens andel være 42 mill. kr. Den skal kunne tage de største maskiner og efterhånden have forbindelser til udlandet både mod nord, øst, syd og vest, og den skal drives som en busforbindelse til København uden reservation og med ganske korte mellemrum mellem afgangene. Den ligger i Danmarks geografiske centrum og kan betjene en befolkning på foreløbig $\frac{1}{2}$ mill., efterhånden stigende til 1 mill. indbyggere. Det vil være naturligt, at Danmark har to storlufthavne, og denne kan aflaste Kastrup for charterfly, og den kan være undvigelsehavn for Kastrup, hvis denne er lukket på grund af tåge. Når Kastrup således udbygges og aflastes, vil den kunne betjene København tilfredsstillende i mange år. Der vil følgelig være god tid til at overveje anlegget af en lufthavn på Saltholm i fællesskab med Sverige. Øen bliver jo fortsat liggende, og man kan i løbet af f. eks. 5 år se, om trafikken fortsat udvikler sig, så Saltholm vil være en nødvendig løsning.

Dagmar Andreasen: I forhold til spørgsmålet om, hvor en storlufthavn skal placeres, og spørgsmålet om broernes prioritering er den sag, jeg henter frem, en sag fra småtingsafdelingen, men jeg synes ikke, den er mindre, end at folketinget med rimelighed kunne beskæftige sig med den.

Samtlige ordførere har givet udtryk for, at det ville være et samfundsmæssigt gode med en bro over Store-Bælt, men jeg har meget vanskeligt ved at se forbindelsen

imellem, at man i og for sig ønsker sig en bro og samtidig accepterer den takstpolitik, DSB fører. Jeg håber ikke, der er medlemmer af dette ting, der ikke i dag er klar over, at der tages overpris for overførsel af biler over Store-Bælt, en overpris, der virker som en særlig afgift, og jeg har meget vanskeligt ved at finde noget som helst argument for en bro over Store-Bælt, som man ikke også kan fremføre som et argument for at nedsætte taksterne til det, det koster at overføre bilerne, hvis ikke man vil have dem længere ned. Så jeg håber, når der i øvrigt er enighed om, at man gerne vil knytte landsdelene sammen, at man i hvert fald kunne beslutte, at man skulle holde op med at tage særlige afgifter.

At overpriserne samtidig har ført til et rabatsystem, som jeg ikke vil genere mig for at betegne som værende uværdigt for et statsforetagende med monopol på Store-Bælt, skulle kun være et yderligere motiv til at få gjort noget ved det.

A. Chr. Andersen: Når jeg tager ordet i denne trafikdebat, er det for at fremsætte nogle bemærkninger til enkelte af de i ministerens redegørelse fremdragne trafikspørgsmål. Jeg vil ligeledes gerne stille ministeren nogle spørgsmål.

De områder, jeg gerne vil sige lidt om, er jernbanetrafikken i Vestjylland, den jyske motorvejs linjeføring og lufthavnene i Jylland.

Med hensyn til den vestjyske længdebane har jeg bemærket, at ministeren nævnedes, at banens forhold på længere sigt er taget op til overvejelse som følge af baneplanudvalgets betænkning. I de berørte egne venter man meget på at få en afklaring, da det har egnsudviklingsmæssig betydning. Det siges således, at nye virksomheder venter med afgørelsen af deres placering, idet placeringen kan være afhængig af, om banen opretholdes. Jeg vil derfor gerne spørge ministeren, om den omtalte undersøgelse snart er tilendebragt, og hvornår man kan vente en afgørelse.

Vedrørende den jyske motorvejs linjeføring har jeg bemærket mig, at ministeren finder det nødvendigt at ændre den vedtagne lov om projektering af denne motorvej, idet linjeføringen ved Haderslev skal ændres. I den forbindelse vil jeg gerne nævne, at vi

[A. Chr. Andersen.]

jo nok er nogle stykker her i denne sal, der ønsker overvejet, om den linjeføring op gennem Jylland, der kræver en bro over Vejle Fjord, kan ændres. Jeg ønsker gerne spørgsmålet taget op af trafikudvalget, idet der næppe kan være tvivl om, at en anden linjeføring vil blive væsentligt billigere og endvidere være mere hensigtsmæssig, idet man derved kan betjene et større område, end man gør med den vedtagne linje langs Jyllands østkyst.

Jeg behøver vel egentlig ikke at bemærke, at den vedtagne linjeføring ud over at være meget dyr af mange grunde er uheldig. Den gennemskærer naturskønne egne, den kan i det kuperede terræn være farlig i frostperioder, den vil være ubehagelig og dyr for lastvogne at benytte på grund af lange stigninger, den vil være til økonomisk skade for østkysthavnene, og den vil skære en tæt befolklet egn igennem, uden at denne befolkning får glæde af at benytte den på grund af afstanden mellem til- og frakørsler. Jeg vil henstille, at man tager spørgsmålet op til en nøgtern bedømmelse.

Vedrørende lufthavnene vil jeg gerne sige, at jeg er enig med ministeren i hans principielle betragtninger. Der skal oprettes en række flyvepladser rundt omkring ved de større byer for at betjene den private civile flyvning, hvilket provinslufthavnsudvalget i øvrigt nu også skal til at beskæftige sig med. Disse flyvepladser må senere kunne udbygges med heliport for den nye form for mellembys trafik, som inden for en overskuelig tid kan forventes etableret med benyttelse af lodret startende luftfartøystyper, der er under udvikling.

Når det drejer sig om ruteflyvningen Jylland—København, er det efter min opfattelse også rigtigt med få lufthavne med mange afgange fremfor mange lufthavne med få afgange, selv om det vil give længere kørevej til lufthavnene. Jeg formoder, det er rigtigt opfattet; når jeg af ministerens bemærkninger har ment at kunne udlede, at ministeren i lighed med sine forgængere i embedet heller ikke — i hvert fald ikke for tiden — agter at benytte sig af den bemyndigelse, den til enhver tid siddende trafikminister har til at etablere statslufthavne ved Århus og Esbjerg. De pågældende byer vil dog nok ikke være tilfreds med denne

konstatering, og det ville måske være ønskeligt, om ministeren kunne sige, om der i det hele taget nogen sinde bliver etableret statslufthavne ved disse to byer. Jeg tror nu heller ikke, at f. eks. Esbjerg vil være tilfreds med hr. Horns bemærkning om, at Esbjerg vel skal have en flyveplads ved Korskroen, men at der ikke skal være rute trafik på den, før Store-Bæltbroen engang kommer og Billund og Korskroen i så fald skal bytte roller.

Jeg vil gerne rejse spørgsmålet om lufthavne i Jylland med direkte forbindelse til udlandet. Sådanne forbindelser er der i nogen grad fra Ålborg i dag. Jeg taler her også på hr. Søren Jensens vegne, når jeg udtaler, at det er naturligt, at denne lufthavn bliver udbygget med yderligere udenlandske forbindelser. Derudover vil det være rigtigt med en forbindelse fra endnu en lufthavn i det sydlige Jylland, og her er Billund godt placeret. Ved en eventuel kombination med den militære lufthavn i Vandel vil der her være mulighed for etablering af en storlufthavn, der på forskellig vis vil kunne være aflastningslufthavn for Københavns lufthavn. Etablering af en sådan lufthavn i det sydlige Jylland vil også have egnsudviklingsmæssig betydning, ligesom den vil kunne danne en modvægt mod den nye lufthavn, der er ved at blive etableret ved Kaltenkirchen 40 km nord for Hamburg. Også dette spørgsmål ønsker jeg gerne taget under overvejelse af ministeren og trafikudvalget.

Niels Eriksen: Også jeg vil gerne takke ministeren for redegørelsen for vore trafikforhold og den langtidsprogno, som ligger i den.

Det, der kalder mig frem, er, at der ligesom er lidt afvigende opfattelser med hensyn til det, man kalder prioriteringen af de forskellige projekter. Vi har her i folketinget flere gange drøftet, hvordan vore fremtidige trafikforhold skulle være eller skulle udvikle sig, og der har her været enstemmighed om, at en Store-Bæltbro måtte, for igen at bruge udtrykket, have førsteprioritet, men det er, ligesom ordførerne i dag er lidt svagere i tonefaldet. Den eneste, der virkelig fastholdt, at Store-Bælt skulle have førsteprioritet, var hr. Stæhr Johansen. Jeg synes, at hr. Horn til min store forbavselse også

[Niels Eriksen.]

var blevet lidt svagere i mælet med hensyn til Store-Bælt.

Jeg forstår da meget vel, at der er kommet nye ting ind i billedet, Saltholm og en bro over Øresund, men vi har dog hidtil været enige om, at det i høj grad drejede sig om, hvorvidt vi kunne lave en erhvervs-mæssig udbygning her i landet, hvor alle egne var tilgodeset og havde samme muligheder for omsætning, i hvert fald nogenlunde. Vi laver egnsudviklingslove, hvor vi giver støtte til egnsudvikling i områder, hvor der er arbejdskraft, og andre ting, og vi ønsker statsvirksomheder udflyttet. Men samtidig opretholder vi en tilstand, der fordyrer de produktioner, som ligger vest for Store-Bælt, og jeg har opfattet det sådan, at det var noget, som man i hvert fald ville prøve inden for et kortere tidsrum at få ændret, og at vi derfor skulle have denne Store-Bæltbro.

Jeg er altså lidt skuffet og vil meget gerne høre, om jeg virkelig har opfattet det rigtigt, at de andre ordførere for de store partier nu ikke vil følge den tidligere prioritetsorden, men så decideret vil have Øresundsbroerne først. Hvis det er tilfældet, ja, så er jeg meget betænkelig, for det vil betyde, at man skiller Danmark ad i to dele, og så behøver jeg vist ikke at sige meget om, hvordan det vil gå med det sydlige Jylland og højt oppe i Jylland; disse områder vil blive inddraget i en anden interessesfære. Man taler om, at det er Fyn, der er stærkest interesseret i en Store-Bæltbro. Naturligvis er vi fynboere interesserede, men det er sandelig ikke et fynsk spørgsmål, det er et helt andet spørgsmål, det her drejer sig om, og derfor vil jeg gerne høre ordførerne og også ministeren endnu en gang udtale sig om, hvordan deres stilling til prioriteringen er.

Arne Christiansen: Også jeg vil gerne takke trafikministeren for redegørelsen.

Et af de mange punkter, jeg med interesse har noteret mig, er ministerens resumerende bemærkninger om de konkrete beslutninger om linjeføringer, der trænger sig på, her specielt den jyske motorvejs linjeføring. Når det har vist sig, som det også er blevet fremhævet af et par af ordførerne, at det for Haderslevområdets vedkommende allerede

nu er nødvendigt at ændre den vedtagne lov, og når man ved, at der også er problemer i Århusområdet, så melder sig efter min opfattelse spørgsmålet, om ikke lignende problemer vil dukke op på andre strækninger. Jeg tror, de allerede eksisterer. Hvis motorveje skal tjene deres formål, skal de ikke føres gennem byernes udkanter og udviklingsområder, så man måske allerede fra starten er tvunget til f. eks. at indføre hastighedsbegrænsninger. Der er noget inkonsekvent i en sådan vejplanlægning. Det er mit indtryk, at dette synspunkt i dag har bredere tilslutning, end dengang loven om den jyske motorvej blev vedtaget.

Jeg vil også gerne understrege, at med den voksende erkendelse af nødvendigheden af egnsudvikling, af spredning af erhvervsvirksomheder, af øgede beskæftigelsesmuligheder i mange områder af Jylland, må det med en sådan investering, som en motorvej kræver, være rimeligt og naturligt at tage hensyn også til disse ekspanderende områder. En motorvej rigtigt placeret — og det vil for den jyske motorvejs vedkommende sige længere mod vest, end den nuværende projektering omfatter — vil være en livsnerve for erhvervslivet på begge sider af vejen. Jeg kunne fristes til at minde om, at tidligere slægtled gennem århundreder erkendte, at trafikken på langs ad Jylland gik bedst og naturligst ad den jyske højderyg. Det var ligegyldigt, om det drejede sig om okser eller om hære. Trafikalt og erhvervsmæssigt er der meget, der tilsiger en nyvurdering af den jyske motorvejs linjeføring, og jeg ser frem til de oplysninger, der nu kan ventes på baggrund af de spørgsmål, der i dag er bebudet til trafikudvalget. Jeg tror, tiden er inde til, at vi lader oksevejen og hærvejen afløse af en motorvej.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Må jeg begynde med helt almindeligt at sige tak for behandlingen af redegørelsen. Jeg synes, jeg har lov til at sammenfatte det i, at der har været en overordentlig interesseret og saglig behandling af det oplæg, jeg har givet, og hvor jeg — det erkender jeg blankt, det står også i redegørelsen — på adskillige punkter mere lægger problemerne op og beskriver dem end egentlig forsøger at give udtryk for en

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ganske klar og bestemt opfattelse, i hvert tilfælde på regeringens eller egne vegne, og sige, at sådan mener vi det skal være.

Det er med god grund, mener jeg, at det er lagt op på den måde. Det er såmænd ikke et udtryk for mangel på meninger, det er heller ikke et udtryk for mangel på ønske om at få beslutninger, men det var udtryk for, at jeg havde den opfattelse, også fra tidligere drøftelser, at der her i folketinget uanset politiske forskelle i virkeligheden er et ganske overordentlig bredt grundlag, og at der i virkeligheden ses ganske overordentlig ens på umådelig mange af de principielle og såmænd også de mere konkrete spørgsmål, men at det, der så gør, at man ikke er fuldstændig klar til en afklaring, er nogle problemer, vi er fælles om, og som vi derfor skal have drøftet. Jeg synes, jeg har fået dette bekræftet gennem de indlæg, der er kommet, og det vil jeg altså gerne takke for. Der er selvfølgelig nævnt en række konkrete ting, men inden jeg går over til dem, er der i hvert tilfælde to meget store spørgsmål, jeg gerne vil sige lidt mere om end det, der står i redegørelsen, foranlediget af, hvad der nu er sagt.

Praktisk taget alle har været inde på spørgsmålet om Saltholm. Nu ligger landet jo sådan, at der er et folketingsudvalg — ikke det udvalg, som vi nu skal fortsætte denne debat i, men et særligt udvalg — som stadig væk eksisterer, og som har afgivet den beretning, som folketinget kender. I denne beretning er det konstateret, at et meget betydeligt flertal her i folketinget på det grundlag, det havde, for det første har accepteret det, der var et udgangspunkt i hvert tilfælde både for min forgænger og for mig i denne sag, at der ikke var en løsning, der hedder „blive i Kastrup“ og så bare blive ved med at udvide tværs hen over Amager. Det var på forhånd taget ud i oplægget, og derfor drejede det sig om at vælge mellem de to bedst mulige placeringer, som man havde fundet frem til gennem tekniske undersøgelser.

Ved dette valg, på det grundlag, man havde, og med de forbehold, der derfor måtte være, kom man til det resultat, at et overvejende flertal her i folketinget mente, at Saltholm så var den rigtige placering. Jeg vil gerne sige, for at der ikke skal

være nogen misforståelse, at jeg er helt på samme standpunkt som udvalget, helt på samme standpunkt. Deri ligger også: med de samme forudsætninger.

Det er derfor naturligt, at man nu spørger, som det jo også er blevet gjort her under debatten: og hvad så? Hvad skal der nu ske? Det er klart — det har jo alle vidst — at en dansk beslutning om, at nu skal der arbejdes videre med planlægning af en lufthavn på Saltholm, er det, som udløser realistiske forhandlinger med den svenske regering dels om, hvad der måtte være tilbage af problemer vedrørende luftrummet og støjforholdene — jeg tvivler såmænd på, at der er nogen, men det kan man jo konstatere — dels om det i og for sig vigtigere og langt mere interessante spørgsmål om de to landes regeringers fælles syn på Øresundsforbindelsen, dens placering og dens forbindelse med det lufthavnsprojekt, som vi så fra dansk side arbejder med.

Det, der foreligger, er, at siden folketingsudvalget har afgivet sin beretning, har der været nogle drøftelser mellem forskellige af ministerierne, idet forholdet jo er det, at en beslutning om at gå videre med et Saltholmprojekt, hvilket jo må betyde at begynde på nogle praktiske forarbejder, naturligvis er en beslutning, der rækker ind i mange ting, der ikke alene vedrører trafikministeriet. Det har været nødvendigt at undersøge visse ting, og det har for øvrigt også været nødvendigt at få en ny bekræftelse på eller kontrol på, vil jeg hellere sige, prognosegrundlaget. Jeg kan oplyse over for folketinget, at disse drøftelser forventes afsluttet en af de nærmeste dage. Når man er så nær ved afslutningen, kan man jo næsten uden forbehold sige, at man omtrent ved, hvordan det ligger, og med forbehold for, at der skulle komme noget helt usædvanligt, uventet, frem, er situationen den, at jeg er parat til at komme til folketingsudvalget vedrørende Saltholm, som jeg jo har lovet at holde informeret, med oplysning om, hvorledes jeg ville mene at man nu skulle gå videre med sagen. Det, der er det konkrete i det, er jo — og det vil jeg gerne medgive over for dem, der har betænkeligheder over for Saltholmprojektet — at det er ganske klart, at man ikke kan afklare alle disse betænkeligheder. Der er en række spørgsmål, man ikke vil kunne svare

[Ministeren for offentlige arbejder.]

på uden at gå det næste skridt, som er at fremstille den skitse, som det måske vil tage et halvt år, eller hvad ved jeg, at lave, og som det koster nogle penge at lave, den skitse, der er det endelige bedømmelsesgrundlag for finansieringen og for den eventuelle måde at organisere det på og dermed også grundlaget for den egentlige igangsætningsbeslutning. Dette betragter jeg som en principbeslutning, men heller ikke mere, fordi der jo stadig væk under denne fase kan komme ting frem, som gør, at man skal tage stilling til det på ny. Jeg regner med, at det kan gå på den måde, og deri ligger altså, at jeg venter og håber på inden så forfærdelig lang tid at kunne bede om udvalgets bedømmelse af de ting og dermed gå videre med sagen. Dette er så samtidig, så vidt jeg kan se, det, der klarlægger forholdet i vore forhandlinger med den svenske stat.

Den anden ting, som jeg gerne vil komme med nogle lidt mere almindelige bemærkninger om også, er den drøftelse — her svarer jeg også mere generelt — der har været vedrørende Store-Bæltsforbindelsen og afgiftsspørgsmålet. Jeg melder mig som skyldig i at have, om jeg så må sige, blandet de to spørgsmål sammen, men jeg bemærker, at det er noget, man i almindelighed her i debatten har forståelse for, at der er en meget nøje sammenhæng mellem disse ting.

Der er ikke i mit oplæg lagt op til, at man ligesom skulle ændre et standpunkt, som man har haft til disse ting og deres rækkefølge, men der ligger i mit oplæg det, som jeg mener er helt nødvendigt at få afklaret — og jeg ser det gerne hurtigt — i udvalget. Det er spørgsmålet om, hvilken form for afgiftspolitik man i hvert tilfælde med hensyn til en bro, men måske også, som hr. Stæhr Johansen nævnte det, mere generelt med hensyn til vejene, vil anlægge.

Jeg synes egentlig, jeg skylder i denne debat ud over de synspunkter, der er fremført fra anden side, at komme med et, som ikke er nævnt, men som i hvert fald for mig spiller en rolle. Dette er ikke et argument for eller imod en Store-Bæltsbro. Vor opgave er ikke at bygge monumenter, vor opgave er at sørge for at skabe hurtige, sikre og gode trafikforbindelser, hvor der er plads nok, og hvor det ikke koster mere end nødvendigt. For den sags skyld kunne man

teoretisk set sejle gratis med færgerne, hvis det var billigere end at bygge en bro f. eks. Men sådan skal det selvfølgelig ikke stilles op. Det, som jeg gerne vil pege på, som vi skal have afklaret, og som kun kan afklares over en stillingtagen til afgiftspolitikken, er, at siden folketinget for 7 år siden behandlede Store-Bælt, er der opstået en ny trafikmæssig situation, som hedder Kattegatruter.

Nu er det godt nok rigtigt, som man siger fra Fyn og fra Sønderjylland, at når man skal transportere sig mellem Øst- og Vestdanmark ad den vej, så skal man betale ekstra for, at man skal sejle et stykke, men det er så sandelig også rigtigt, at de mennesker, der lever nord og vest for Vejle her i landet, når de skal transporteres øst-vest, også skal betale for at blive transporteret et stykke. Derfor er vi kommet i den ejendommelige situation — og det spørgsmål mener jeg må løses, før man kan løse Store-Bæltsproblemet — at hvis man blot sagde: nu bygger vi en Store-Bæltsbro, så kan man køre gratis over, så ville vi naturligvis have forbedret forholdene for Fyn og for Sønderjylland, men vi ville forskelsbehandle hele resten af landet, som nu faktisk fik ødelagt en ligestilling, de i dag har, og erstattet den med, at de skal køre et par hundrede km mere end alle andre. Det problem må vi da have løst. Det er simpelt hen en følge af et afgiftssystem, det er utilsigtet, og jeg er ganske overbevist om, at når der i folketinget er ønske om og interesse for at få den forbindelse bygget og i gang, kan vi nok også finde hinanden i, at så skal vi da ikke have nogle så ganske utilsigtede virkninger deraf. Det er altså en af grundene til, at jeg har ment, at de to spørgsmål måtte drøftes i sammenhæng, og det var det, jeg gerne ville bemærke om det her under debatten.

Om rækkefølgen vil jeg i øvrigt sige, at jeg føler mig meget tiltalt af den betragtning, der er gjort gældende fra flere sider om fordelene ved at arbejde kontinuerligt med nogle af de store forbindelser. Jeg tror, det er en helt klar ting, at hvis der i øvrigt er nogenlunde samme teknik i det, må der være betydelige fordele ved det, og derfor tror jeg altså, at denne rækkefølgediskussion såmænd nok finder sin plads. Jeg er ikke sikker på, det bliver så vanskeligt, for hvis man først går i gang med det, kan man vel nogenlunde blive enig om, at man

[Ministeren for offentlige arbejder.]

heller ikke skal holde op sådan lige med det samme.

Jeg har nogle bemærkninger vedrørende motorvejene — det er delvis også svar på nogle af de konkrete spørgsmål, der er stillet. Jeg har nævnt i min redegørelse — og det har jo givet anledning både til nogle almindelige betragtninger og nogle konkrete spørgsmål — muligheden for at fremskynde motorvejene. Jeg vil gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at selve den i forbindelse med ændringen af byrdefordelingen påtænkte omlægning af refusionssystemet i sig selv ikke løser noget, fordi det jo er et led i spillets regler, at det, der i så fald er tale om, er, at nogle penge, som kommunerne i dag får over refusioner, får de på en anden måde. Forudsætningen er jo — altså som udgangspunkt — at man sådan set skal lave det samme, men bare får pengene på en anden måde. I praksis betyder det altså, at kommunerne har større dispositionsfrihed. Om det nu skulle medføre grundlag for en ændring, er altså ikke noget, der viser sig i det første par år.

Jeg mener ikke, at omlægningen af refusionssystemet i sig selv løser noget, men jeg vil gerne for at svare på de ønsker, der har været fremme, sige, at jeg har prøvet at undersøge: hvad ligger der i, og hvor meget betyder det, hvis man f. eks. kunne bruge 100 mill. kr. mere om året af det samlede vejbudget på motorveje? Jeg har oplyst, at det samlede vejbudget er på vej op mod 2 milliarder kr., så jeg mener, 100 mill. kr. er et behersket beløb. Herom kan jeg oplyse, at hvis man kan finde en måde at flytte et beløb af den størrelsesorden på, vil fremskyndelsen på de fleste af de strækninger, der spørges så ivrigt efter — det gælder f. eks. strækningen fra grænsen til Åbenrå, som særlig har været nævnt, men det gælder i øvrigt også de andre strækninger — være ca. 4 år. Det gælder motorvejen fra grænsen til Åbenrå, der i øjeblikket er takseret til at skulle være færdig i 1979, men med en flytning af 100 mill. kr. ville ikke alene for denne strækning, men for samtlige de strækninger, der kan fremskyndes, det vil sige dem, der ikke er så langt fremme, at de ikke kan fremskyndes, fremskyndelsen være af størrelsesordenen 4 år. Der er altså noget overordentlig væsentligt at hente; dette

vil jeg gerne kombinere med, at vi jo laver en del andre vejarbejder. Vi har i løbet af nogle år lavet vejarbejder for 158 mill. kr., som vi nok havde ladet vente, hvis vi havde haft de pågældende motorveje, og vi har på programmet arbejder på op imod 200 mill. kr., som vi kan blive nødt til at lave, hvis det varer for længe med de pågældende motorveje. Derfor ligger der altså, synes jeg, en ganske overordentlig interessant, men også overkommelig opgave for udvalget i at være med til at drøfte og finde ud af, om vi på en rimelig måde inden for det beløb, vi har til rådighed, kan få flyttet balancen, så det får de egentlig ret store virkninger, jeg mener det kan få.

Det var sådan set de mere generelle ting, og så vil jeg i øvrigt gerne lige komme med nogle ganske korte svar. Jeg håber, man tillægger, at jeg gør dem korte, for vi er jo på vej over i et udvalgsarbejde, hvor man kan komme nærmere ind på det.

Jeg skylder hr. Stæhr Johansen svar på spørgsmålet om DSB som koncessioneret selskab. Jeg vil gerne sige, at den tanke, jeg jo har været inde på nogle gange, fører selvfølgelig den vej, for i det øjeblik man begynder regnskabsmæssigt at skille nogle ting ud, hvad enten man så gør det som egentlig udskillelse eller regnskabsmæssigt, begynder at anvende et koncernprincip, så nærmer man sig selvfølgelig det punkt, hvor der er noget tilbage, som opretholdes udelukkende af samfundsmæssige hensyn eller i hvert fald næsten udelukkende af samfundsmæssige hensyn, og så er man inde ved kernen af det problem, der ligger i, at man kan lave et koncessioneret selskab, der måske er dømt til at give underskud. Jeg mener altså, at det på en måde fører samme vej.

Om havnene vil jeg gerne vedgå, at man godt kunne have nævnt havnekommissionen. Der er efter min mening nogle ret uafklarede problemer inden for hele havneområdet. Hr. Stæhr Johansen nævnte det selv. Jeg vil gerne sige, at dette er vist, så vidt jeg forstår, når man internationalt bedømmer havnespørgsmålet, en af de mest uafklarede perioder i mange år, bl. a. fordi den containertrafik, som vi jo taler meget om, også er en meget radikal omlægning i forhold til havnene, langt mere radikal end det, der overhovedet kan ses i Danmark. Det er

[Ministeren for offentlige arbejder.]

jo f. eks. spørgsmålet — for at tage noget internationalt — Hamburg eller Rotterdam. Vi taler altid så meget om Hamburg som havn i forhold til København, men de nye transportformer rækker altså så langt, og derfor er det meget svært at udtale sig så forfærdelig meget om disse ting i øjeblikket.

Jeg skal til hr. Stæhr Johansens spørgsmål om Søringen sige, at når jeg i min redegørelse har nævnt, at der er en anden mulighed til overvejelse, så ligger der i det kun, at den i vejdirektoratet er til overvejelse og til drøftelse med Københavns kommune. Det er jo en sag, der skal tages stilling til ret hurtigt. Der ligger altså også deri, at såfremt det i øvrigt viser sig, at det nogenlunde holder, hvad det ser ud til, og der ikke er alvorlige kommunale indvendinger mod sagen, indvendinger, som vi ikke synes vi kan sætte os ud over, vil jeg komme til udvalget og forelægge det disse oplysninger og dermed også være indforstået med, hvis der er tilslutning til det, at der kan blive tale om en lovændring. For at undgå misforståelser skal jeg sige, at det, det drejer sig om, er den inderste strækning langs med søerne, idet vi for de strækninger, der ligger længere ude, altså Nørre Allé og det dér, ikke har haft mulighed for at finde andre linjeføringer, der var nogenlunde forsvarlige også økonomisk.

Så skal jeg om den vestjyske længdebane, som hr. Holmberg, men i øvrigt også andre har spurgt mig om, sige, at det udtryk, der bruges i redegørelsen, må ærlig talt ses som udtryk for, at når baneplanudvalgets betænkning har sat spørgsmålstegn ved det og vi derfor i statsbanerne pligtsskyldigt må undersøge disse ting, ja, så må det altså siges på den måde. Men jeg kan da for at berolige sige, at for det første er der altså i øjeblikket ingen planer om at nedlægge den vestjyske længdebane, og for det andet er der siden baneplanudvalgets betænkning kommet en ny udvikling, den, jeg har nævnt, på containerområdet, som gør, at jeg såmænd tvivler på, om baneplanudvalget selv,

hvis det tog sagen tilbage under de nye forhold, ville have sat det spørgsmålstegn, de har sat. Jeg kan vist ikke udtale mig mere beroligende om en sag, der trods alt skal undersøges.

Der har også — det må jeg også have lov at svare på generelt — fra flere sider været spørgsmål om den jyske motorvej. Når jeg har nævnt den i min redegørelse, er det, fordi hvis man kan finde en fremskyndelse, som jeg har været inde på — og det drejer sig altså om helt op til 4 års fremskyndelse på visse strækninger — så må jeg forudse, at det ud over det, der i øjeblikket foreligger ved Haderslev, også andre steder på den af folketingsvedtagne linje kan blive nødvendigt at gå til folketingsudvalget og bede om at få loven ændret. Haderslev er vi nødt til at komme med, og dermed skal der altså en ændring til i hvert fald det sted. Men jeg kan forudse, at hvis man skal fremskynde arbejdet, kommer vi til at skynde os temmelig meget med at finde ud af de andre problemer; at der kan komme andre, har jeg en fornemmelse af. Jeg er i øvrigt ganske enig i, at med hensyn til spørgsmålet om linjeføring vest eller øst om Brabrand Sø, dér er loven sådan, at den sådan set overlader afgørelsen til ministeren, men jeg kunne nok sige, at jeg ikke ville bryde mig om at foretage en sådan disposition uden at have haft lejlighed til at drøfte den i et udvalg.

Jeg må i øvrigt lige sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at regnestykket, det vil jeg altså advare imod. Sådan kan man ikke regne. Det er selvfølgelig derfor, vi kommer langt fra hinanden. Jeg ville jo være en skælm, om jeg fortalte folketingsudvalget og et folketingsudvalg, at man kunne komme over med 6 eller 8 tunneler, når det skulle være 16. Det ville jo nok være et lidt risikabelt regnestykke. Jeg ved også godt, hvor regnefejlen ligger, for det er dette her med 5 mand og skovlen, og hvor mange dage der skal til at grave grøften. Men det gælder ikke rigtig for trafik, for trafik dimen-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sioneres efter spidsbelastninger, og derfor er det såmænd snarest som ved elektriciteten. Det er altså spidsbelastningen, der er afgørende, og inden for den samme spidsbelastning kan der bæres helt forskellige trafikmængder. Det vil jeg altså anbefale at man kigger lidt nærmere på. Man skal være meget forsigtig med de forholdsmæssige beregninger.

Må jeg i øvrigt sige om det principielle, som hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, at jeg er helt enig i, at de samfundsøkonomiske konsekvenser og videste konsekvenser også uden for trafikområdet må gå med ind i overvejelserne. På det punkt bliver vi ikke så uenige. Men jeg kunne måske føje til, at jeg har en fornemmelse af, at hvad vi har brug for, vist ikke er at komplicere sagerne ved at inddrage flere forhold end dem, der er helt nødvendige for at afgøre de foreliggende ting. Der er vel nok rigeligt med planer og tanker, men en vis praktisk handling kunne vel nok også være nødvendig, og det vil jeg da gerne bestræbe mig for. Det tror jeg for øvrigt heller ikke vi er uenige om.

Jeg må erklære mig enig med hr. Arne Larsen i langtidsbetragtningerne med hensyn til bybanesystemet, hvis man forestiller sig Øresundsregionen udbygget, som hr. Arne Larsen gjorde det. Derfor hører det også med i de planer, vi har med hensyn til Saltholm, at få analyseret igennem, hvad den baneforbindelse betyder, også hvad den kan betyde med hensyn til antallet af tunneler indtil videre. Dette ligger jo bl. a. bag ved min bemærkning i redegørelsen om, at det er jo ikke sikkert, man behøver at have så mange tunneler, som vi har regnet med, men jeg har ikke villet lave en sammenligning mellem Saltholm og Sydamerger, hvor jeg tilgodeser Saltholm, for det kunne man ikke svare på på daværende tidspunkt; men jeg er i øvrigt enig i det.

Til hr. Mads Eg Damgaard skal jeg kun sige — jeg har svaret på det med forbindelsen mellem Kolding og grænsen — at det med linjeføring over lerholdig jord er selvfølgelig et spørgsmål om, hvad der kan betale sig; det er ikke bare spørgsmål om jorden. Men jeg tror også, det er noget, man er opmærksom på. Jeg tvivler på, at

hr. Mads Eg Damgaard får ret i, at der internationalt er en udvikling i retning af endnu tungere vogne. I øjeblikket er udviklingen i virkeligheden — de steder, hvor man er kommet over de 40 t — den anden vej. Og der er en udvikling i gang i retning af kortere vogne. Derfor er det et spørgsmål, om man ikke er ved at nå et maksimum. Jeg tror personlig, at maksimum bliver den vogn, der skal til for at transportere den container, som bliver europæisk og international standard. Det er en sandsynlig udvikling, og så går det altså i og for sig ikke den vej, hr. Mads Eg Damgaard talte om.

Må jeg sige til fru Dagmar Andreasen, der protesterer mod DSBs takstpolitik og overpriser. Ja, det kan man sige, men vi har protester fra begge sider. Når man som bruger sidder på Fyn og skal betale taksterne, så kan man protestere ud fra det synspunkt; men hvis man i stedet for spørger private færgeruter, der skal sejle andre steder, ja, så hævder de, at DSB dumper med statstilskud. Jeg må sige, at jeg venter mig meget af den almindelige drøftelse af afgiftspolitikken på vejene, som vi skal i gang med, for jeg tror nemlig, at i det par ordvekslinger, vi har haft om dette spørgsmål nogle gange, ligger der meget, der klarer sig op, når man kommer virkelig til bunds. Der mangler altså en hel del, det erkender jeg, men det vil jeg da meget gerne medvirke til at klare op ved en anden lejlighed.

Endelig vil jeg til hr. A. Chr. Andersen om lufthavnsplaceringen og Esbjergplaceringen, som blev nævnt, gerne sige, at det er klart, at oplægget fra min side lægger spørgsmålet om den detaljerede placering over til udvalgsbehandlingen. Jeg har altså ment, det var rigtigt at lægge et princip ved siden af, for ellers var man jo helt ude i, skal vi sige en afvejning af lokale interesser uden noget grundlag. Jeg erkender, at det princip betyder, at man stort set må sige, at der er dækning, men derfor er det jo ikke sikkert, at man vil sige, der er dækning på den rigtige måde. Jeg kan ikke sige andet, end at det vil jeg være villig til at forhandle om, og det må vi drøfte i udvalget. Men dermed er altså også sagt, at jeg ikke i øjeblikket har forslag om eller tanke om at benytte bemyndigelsen hverken det ene

[Ministeren for offentlige arbejder.]

eller det andet sted. Det kan være, udvalget synes, jeg skal, og så kan vi snakke om det.

Med disse ord vil jeg gerne takke for bemærkningerne og håbe på, at vi kan arbejde videre på samme saglige måde i udvalget.

Horn: Regeringen har jo nedsat et udvalg til at beskæftige sig med øproblemer. I den forbindelse vil jeg gerne bede om, at man tænker på muligheden af at sætte flyvningen ind. Det bliver nødvendigt, hvis denne befolkning skal have samme vilkår som vi andre. Dernæst vil jeg tilføje, at vi gerne ser DSB styrket, som jeg har givet udtryk for det gentagne gange, men ikke ved at skære vestbanen væk. Vi ser også gerne — men jeg ved ikke, hvordan det økonomisk kan klares — at man presser tempoet op for nærbanerne, nærtrafikken, tunnelbanerne, altså ud over det, som storlufthavnen på Saltholm må kræve. Kan vi lave et storkøbenhavnsk trafikelskab, som minister Lindberg jo i sin tid forsøgte det, er vi absolut med herpå.

Om havnene kan jeg sige, at jeg i Nordisk Råd har taget initiativet til, at vi ser på hele det problem i nordisk regie. Vi ved, der bliver færre havne og større havne med bedre faciliteter, og det er nok en ting, vi også i høj grad må beskæftige os med.

Så vil jeg gerne sige tak til hr. Stæhr Johansen, idet jeg forstår, at det konservative folkeparti er indstillet på at gå ind for de tanker, jeg har rejst for lang tid siden om omlægning af motorskatte. Jeg vil gå ud fra, at det ærede medlem tegner partiet i den retning, og at det ikke er hr. Mads Eg Damgaard, som tegner firmaet.

Jeg synes ikke, det er helt rimeligt at fremstille Store-Bælt som en flaskehals. Det er jo ingen flaskehals i dag.

Med hensyn til afgifterne, som er omtalt her, er det jo nok rigtigt, som hr. Holmberg siger, at rent økonomisk, nationaløkonomisk, må afgiftsfrihed være en fordel, men der er en lang række andre forhold, som taler herimod. Når hr. Bilgrav-Nielsen er inde på de samme tanker, må vi være klar over, at vil man ikke have direkte afgifter, må man tage benzinafgifter, sådan som befolk-

ningens indstilling er over for vore skatter i al almindelighed.

Følgevirkningerne af storlufthavn, som hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, kan vi jo diskutere i det uendelige. Jeg mener ikke, der her er fremkommet noget, som godtgør, at folketinget ikke skulle kunne tage en ganske klar stilling.

Hr. Niels Eriksen var inde på, om vi var ved at bakke ud af det med Store-Bælt. Det mener jeg ikke der er tale om. Jeg sagde udtrykkeligt, at vi fra vor side gerne ser tingene vejet og undersøgt under de nuværende forhold, og viser det sig, at vi i udvalget kommer til, at der stadig væk er ting, der ligesom i 1963 taler for, at Store-Bælt kommer foran, må det jo ske. Og så for øvrigt: man skal holde op med at forestille sig, at det ene skal vente, til det andet er færdigt. Sådan er det jo ikke i virkeligheden.

Hr. Arne Christiansen var inde på spørgsmålet om at ændre den østjyske motorvejs linjeføring. Der er jo kommunal og amtskommunal dækning for denne linje, og jeg er helt enig med ministeren i, at da også produktionssynspunkter i høj grad taler for at bevare den nuværende linjeføring, er der ingen grund til at lave om på den.

Jeg forstod på ministerens udtalelser, at vi får mulighed for yderligere at bekræfte, at det er folketingets mening, at vi skal starte på Saltholm, sådan at svenskerne ved, hvor vi står.

Hr. Sigsgaards, jeg ved ikke, om man må sige uforskammetheder over for firmaet Kampsax, som intet har haft med Saltholm at gøre, er en grov påstand. Det er vel en partipolitisk propaganda, forstår jeg, som det ærede medlem skulle vænne sig af med; så lyttede vi måske lidt mere efter, hvad han sagde her i tinget.

Med disse bemærkninger skal jeg gentage, at vi er rede til at gå ind i et solidt udvalgsarbejde for at fremme disse ting og finde ud af, hvorledes vi fra udvalgets side vil vejlede folketinget, som nok kan være noget desorienteret om, hvordan vi egentlig skal gribe det an. Jeg håber, at vi kan medvirke til, at vi får en saglig vurdering af disse ting.

Stæhr Johansen: Jeg vil først gerne takke trafikministeren for hans svar, som

[Stæhr Johansen.]

jeg var meget glad for. Så kan jeg måske også tillade mig at komme lidt malurt i bægeret, idet jeg må sige til trafikministeren, at jeg synes ikke, hans udtalelser om afgifterne var nær så klare som i redegørelsen. Jeg må erkende — men det er måske min fejl — at jeg ikke helt forstod dem. Jeg vil gerne understrege, at med de erfaringer, man allerede har i udlandet, og med den mulighed, man har for at dirigere trafikken efter, hvad man kan sige der er til offentlighedens gavn, spiller afgiftsspørgsmålet her en rolle, og jeg lægger ikke skjul på, at jeg mener, at en privat finansiering, som jo i sig selv forudsætter afgifter af f. eks. Store-Bæltsbroen, vil være det rigtige. Vi får jo nu lejlighed til at foretage yderligere undersøgelser i udvalget, men jeg vil da mene, at man ikke skal sprede så megen uklarhed om dette problem.

Hvad vedrører de øvrige spørgsmål, vil jeg gerne takke ministeren for svaret om det koncessionerede selskab. Hvis det havde været anderledes, ville jeg også have været skuffet, for jeg har altid haft indtryk af, at vi her har set nogenlunde ens på tingene.

Jeg vil også takke for svaret om havnene. Jeg var ganske klar over, at der var visse vanskeligheder, men jeg vil gerne have lov til at understrege, at jeg mener, at det spiller en stor rolle i de kommende år, hvordan vi klarer havneproblemet. Ministeren har helt ret i, at containerproblemet kommer til at spille en meget stor rolle, men det, man også må lægge megen vægt på, hvis man ser på de danske havnes udvikling, er, at oliehavnene får en større og større betydning. De meget store skibe vil jo efterhånden bevirke, at disse havne, hvis de skal opfylde deres funktioner, må have en anden dybde, end vi tidligere har arbejdet med. Det må vi se i øjnene. Når jeg nævnedes havnene og trak dem frem — og dér tror jeg også ministeren er enig med mig — er det jo, fordi det ville være en ulykke for vor generation, hvis vi skulle opleve, at Danmark, der har været en søfartsnation fra tidernes morgen, skulle komme ud af billedet og den placering, som Danmark altid har haft. Men jeg forstår, at ministeren har overvejet disse spørgsmål og i og for sig arbejder med problemet. Vi ved jo, at kommissionen arbejder, men med

mine bemærkninger håbede jeg at opnå, at vi muligvis kunne høre lidt fra denne kommission, som jeg synes der har været temmelig stor tavshed om og fra.

Jeg vil dog gerne sige til hr. Horn, at jeg tror også, jeg på mange måder var enig med ham, men hvis jeg skal vurdere hans holdning over for Store-Bæltsbroen, så tror jeg nok, at den er en lille smule mere kølig, end jeg havde ventet. Jeg har det indtryk, som også det ærede medlem hr. Niels Eriksen var inde på, at der var ikke helt den samme varme om dette spørgsmål, som der tidligere har været. Hr. Horn mente, at det udtryk, jeg havde brugt, en flaskehals, ikke er rigtigt. Jeg mener nu, at hr. Horn dér har uret, for det er da i hvert fald sådan med personvognstrafikken, at på visse tidspunkter af året er der udsolgt, der er en ventetid, og somme tider, når der indtræffer særlige forhold, er ventetiden meget lang. Derfor mener jeg godt, man kan bruge ordet flaskehals om Store-Bælt inden for den danske trafik.

Til slut lige en enkelt kommentar til ministeren i spørgsmålet om Søringen. Jeg vil erkende, at jeg meget spændt vil afvente ministerens forslag om, hvordan den kan ændres. Selvfølgelig kan jeg nok nogenlunde tænke mig, når man ikke vil røre ved selve hovedindfaldsvejen og Nørre Allé, hvor det bærer hen, men jeg vil gerne gøre ministeren opmærksom på, at de støjulemper, som kan virke generende på den inderste del af Søringen, vil ikke blive mindre på den forlængelse, som jeg godt ved man tænker på. Men det er altså et problem, man kan drøfte. Det eneste, man ved om Lyngbyvejens indføring, er, at ligegyldigt hvilken vejføring man følger i et sådant tætbebygget område, så vil der komme problemer.

Bilgrav-Nielsen: Jeg skal ikke gå ind i nogen diskussion med trafikministeren om, hvem, han eller jeg, der er dygtigst til at regne. Jeg beder bare om, at jeg får en forklaring på, hvordan det kan være, at man regnede med, at man kunne betjene 13 mill. passagerer med 8 spor, mener, at det kan man klare sig med, også når der er tale om 21 mill. passagerer, og at man endelig regner med stadig at kunne klare sig med disse 8 spor, også når der er tale om 34 mill. passagerer. Det er muligt,

[Bilgrav-Nielsen.]

det er mig, der ikke kan regne, men i så fald vil jeg gerne have det bekræftet; jeg vil gerne have at vide, hvori det ligger, at det er muligt at klare sig med disse 8 spor.

Det andet spørgsmål er, at jeg har bemærket, at disse sidste 2 spor skal hænges på et allerede etableret anlæg med 6 spor. Når eksperterne siger, at det ikke kan lade sig gøre, hvad er det så, der bevirker, at ministeren alligevel mener, at det kan lade sig gøre? Jeg kan godt se, at det vil blive billigere, men hvis det er teknisk umuligt, så må man altså gøre sig klart, at man skal etablere et nyt anlæg. Jeg er ikke til sinds at ville lave pindehuggeri på det her, naturligvis ikke. Vi ønsker blot at få tingene oplyst, og jeg er tilfreds med, at man i regeringen nu vil komme med en kontrol på prognosegrundlaget. Jeg håber, at det også vil gælde den økonomiske side af sagen, og så vil jeg da i øvrigt sige, at også jeg ville være mest tiltalt af, at man, først efter at man havde fået disse endelige undersøgelser foretaget, erklærede sig for eller imod Saltholm.

Arne Larsen: Hr. Bilgrav-Nielsen hænger sig tilsyneladende meget i den faste forbindelse fra Sjælland til Saltholm og er altså noget forundret over, at ministeren ikke rigtig kan forstå hans tankegang; det er vi nu flere andre der ikke kan. Fordi der kommer 34 mill. passagerer om året i en eventuelt kommende Saltholmlufthavn, er det jo ikke sikkert, at der også kommer 34 mill. biler. Det kunne jo tænkes, at en hel del af de mennesker, som skal over til Saltholm, kunne tænke sig at blive transporteret i et andet redskab end lige netop en bil, altså f. eks. en S-bane, og laver vi en S-baneforbindelse gennem et tunnelrør til Saltholm, vil der jo igennem dette rør kunne ekspederes adskillige millioner mennesker. Man må altså tage fantasien lidt i brug, når vi nu skal endeligt udforme hele dette her store anlæg.

Så var der lige spørgsmålet om rækkefølgen af de kommende broer, som hr. Niels Eriksen var inde på. Jeg er nu ikke helt sikker på, at der har været enstemmighed, eller at der i det hele taget har været en principbeslutning om, at Store-Bæltsbroen

skal komme først. Vi har besluttet, at vi skulle iværksætte nogle forarbejder, og heri lå selvfølgelig, at folketinget var stærkt interesseret i at få løst det problem så hurtigt som overhovedet muligt. Men der er i mellemtiden dukket andre problemer op, som måske kan forrykke prioritetsfølgen. Vi ved, at i 1980-82 er Kastrup lufthavn udbrændt, så kan der ikke losses mere trafik ned på den; altså skal vi finde en anden løsning. Vi skal efter min opfattelse have Saltholm lufthavn i gang så hurtigt som muligt. Vi skal have en fast forbindelse til Saltholm, og svenskerne vil vel også være interesseret i at få en fast forbindelse fra Sverige til Saltholm. Alt dette tenderer derhen, at i det øjeblik vi går i gang med Saltholmanlægget — og det er det nødvendigt at gøre snarest muligt — så kommer en fast forbindelse til Sverige næsten i samme hug. Det er klart, at umiddelbart herefter eller måske samtidig med det må man påbegynde et anlæg over Store-Bælt; men det er tiden og tidens udvikling, der måske har endevendt begreberne en lille smule her.

Sigsgaard: Hr. Kai Moltke havde tilsyneladende helt misforstået, hvad jeg før sagde om trafikantlæggenes finansiering. Jeg har ikke udtalt mig om ønskeligheden af at finansiere via udenlandske lån; men jeg mener, at såfremt et flertal ønsker udenlandske lån, bør staten optage dem i stedet for at trække udenlandske finansgrupper ind ad privat vej. Det ville interessere mig, hvis hr. Kai Moltke skulle være uenig med mig om det.

Hr. Kai Moltke belærte mig videre om, at lån, også udenlandske, skal forrentes; nu havde jeg faktisk haft en anelse om det, også før hr. Kai Moltke røbede det her på talerstolen. Selvfølgelig kommer befolkningen til at betale, hvad enten man finansierer på den ene eller på den anden måde; men prisen bliver ikke lige høj under alle forhold. Mener hr. Kai Moltke, at staten ikke kan skaffe pengene, og at konsekvensen så bliver, at de store opgaver overdrages til private, ja, så bliver prisen højere, for så skal de private firmaer jo også have fortjeneste.

Hr. Kai Moltke havde også misforstået, hvad jeg sagde om afgifter. VS' modstand mod afgifter er udelukkende baseret på

[Sigsgaard.]

samfundsøkonomiske og trafikpolitiske synspunkter. Den bedste udnyttelse af de store trafikantlæg fås ved skattefinansiering fremfor afgiftsfinansiering.

Hr. Horn tillod sig at bruge udtrykket „uforskammetheder“ om en bemærkning, jeg gjorde i relation til et privat firma. Jeg vil gerne i den forbindelse understrege, at jeg ikke kritiserer, at private firmaer bestræber sig på at få de store trafikopgaver overdraget. Min kritik retter sig mod de politikere, der tillader sådanne firmaer at få en efter min opfattelse uforholdsmæssig stor indflydelse på statens dispositioner.

Ministeren talte længe og ikke helt klart — men det kan være min fejl — om storluffthavnen. Jeg forstod ham sådan, at Saltholm nu i realiteten er valgt eller vil blive det meget snart. Jeg forstod også, at ministeren dermed ønsker en principbeslutning, uden at den undersøgelse ved et teknisk-videnskabeligt udvalg, som er foreslået af Foreningen af Byplanlæggere, bliver foretaget, uden at den undersøgelse af de trafikmæssige konsekvenser for hovedstadsområdet, som folketingsudvalget fandt nødvendig, bliver foretaget, og uden at undersøgelsen af Kastrups muligheder bliver foretaget. På baggrund af, at der er mange uafklarede spørgsmål eller spørgsmål, der bedømmes forskelligt af forskellige sagkyndige, og på baggrund af, at der er tid til rådighed, er det forbløffende, hvis man sådan uden videre vælger Saltholm. Tilhængerne af Saltholm mener, at deres løsning er økonomisk forsvarlig, men hvad nu, hvis de har uret? Hvad nu, hvis vi dermed smider et milliardbeløb ud ad vinduet, som kunne have været sparet? Jeg henstiller, at man fremskaffer et bedre vurderingsgrundlag, inden der vælges.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg må først sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at vi selvfølgelig kunne fortsætte regneriet. Hr. Bilgrav-Nielsen har været medlem af et udvalg, hvor han har fået en hel del oplysninger, som er modtaget og sendt videre af udvalget i en beretning, og hvis der, som hr. Bilgrav-Nielsen nu gør det her i salen, kan rejses så alvorlig kritik mod et regnestykke, ville jeg nok synes, at det havde været hyggeligt at få det på et

lidt tidligere tidspunkt; så havde det måske heller ikke været nødvendigt ligefrem at bruge talerstolen til regnestykker.

Men for nu at forklare det bare en lille smule vil jeg sige, at når man dimensionerer en vej eller en tunnel, spørger man, hvor overfyldt den må blive hvor mange gange om året. Man spørger: hvor meget kan den tage under den højeste belastning, og hvor meget skal der være, for at den ikke bliver overbelastet mere end så og så meget så og så mange gange om året? Så kan hr. Bilgrav-Nielsen selv regne ud, at man udmærket kan komme til en situation, hvor man har en sådan trafikfordeling, at der kan køre 50 millioner om året igennem det samme areal, som der under andre fordelinger kun kan køre 5 millioner igennem om året. Forhåndsregningerne er altså fuldstændig uden forbindelse, og det kunne hr. Bilgrav-Nielsen have fået oplyst. Jeg må sige, at jeg mener, vi har gjort det korrekt; vi opgiver ikke en 100 pct. forkert dimensionering af en tunnel, og vi møder ikke efter et langvarigt udvalgsarbejde og har bare forsøgt at få tingene forklaret på den måde.

Jeg skal sige til hr. Horn om øproblemet, at jeg er ganske enig i, at flyvespørgsmålet selvfølgelig må gå ind i det. Hr. Horn spurgte også om tempoet med hensyn til nærtrafikområdet. Jeg indrømmer, at det er vanskeligt, for det er ikke alene et penge-spørgsmål, men også et teknisk spørgsmål i høj grad. Men det kan vi måske drøfte nærmere.

Jeg har i redegørelsen sagt noget om dette, jeg for så vidt gerne vil gentage, nemlig at det i hvert tilfælde nok er rigtigt at søge at gøre de ting færdige, man har fået begyndt på, så hurtigt som muligt. En af måderne at vinde tempo på er ved ikke at sprede det mere end højst nødvendigt.

Til sidst skal jeg kun sige til hr. Stæhr Johansen, at hvis jeg har været lidt uklar med afgiftsudtalelsen, skyldes det nok, at jeg talte om to afgifter til en vis grad i sammenhæng. Vi diskuterer dels afgiftsproblemet i forhold til en bro, dels i forhold til selve vejen; det var det spørgsmål, hr. Stæhr Johansen selv rejste, og som jeg mener er meget interessant. Det kunne jo godt tænkes, at det ene spørgsmål, om jeg

[Ministeren for offentlige arbejder.]

så må sige, ligesom kunne hjælpe os til at løse det andet. Hvis jeg var uklar, var det altså af den grund.

Så har jeg vist ikke mere.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om udskrivning af indkomst- og formueskatten til staten for skatteåret 1969-70.

(Lovforslaget (nr. 123) findes i tillæg A. sp. 2625, fremsættelsen i tidenden sp. 2384).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Grünbaum: Det kan godt undre noget, at finansministeren nu på andet år i træk kommer her til folketinget med den selvsamme skatteskala, som han og andre konservative politikere hetzede så forfærdelig voldsomt imod før regeringsskiftet. Sidste år sagde man, at det var på grund af tidnød; det var en dårlig undskyldning, for jeg tvivler ikke på, at man i skattedepartementet på ca. 2 timer kunne have lavet en ny skala, hvis regeringen havde ønsket det. Men nu gælder denne dårlige undskyldning i hvert fald ikke mere. Jeg ved ikke, om jeg skal tage det som en kompliment: denne skala var måske alligevel ikke så tosset, som den skulle gøres til i den konservative skattepropaganda. Men hvordan det end forholder sig, er den konservative skattepropaganda nu blevet klædt nok så grundigt af, og det er vi i hvert fald godt tilfreds med.

Selv ikke efter momsforhøjelsen på 1 milliard kr. kunne finansministeren i fjor forår opfylde sit løfte, og heller ikke nu har finansministeren været i stand til at komme med en anden skala. Den eneste lettelse, han har kunnet præstere i dette lovforslag, er en lettelse for de allerstørste skatteydere. Der er ikke en krone i lettelse for de mindre indkomster, ikke en krone i lettelse for de almindelige indkomster, mellemindkomsterne — alle dem, der i særdeleshed er blevet ramt af momsforhøjelsen.

Finansministeren vil næppe modsige mig, når jeg siger, at aldrig har staten taget så stor en del af borgernes indkomststigning

som i denne regerings første skatteår, og det ser ikke meget bedre ud for det næste. Der regnes i henhold til bemærkningerne til lovforslaget med en stigning for skatteyderne alene i indkomstskat på ca. 18 pct. Det ville på denne baggrund have været ganske rimeligt, om regeringen nu havde foreslået en vis lettelse i den direkte indkomstskat. Det har man altså ikke gjort, og jeg kan derfor ikke på mit partis vegne give tilslutning til den foreslåede indkomstskatteskala. Vi vil forbeholde os eventuelt at stille ændringsforslag om nogen lempelse i skalaen for de mindre og mellemste indtægter. Ligesom i fjor vil jeg pege på betydningen af en forlængelse af proportionalstrækket og en nedsættelse af procenten for det første lange stræk i skalaen. Jeg synes, at også af hensyn til kildeskatten bør dette trin i skatteskalaen, der nu går til 17.000 kr. efter personfradrag og alle øvrige fradrag, som skatteyderen selv kan foretage, forlænges så meget som overhovedet muligt. Hvorfor så ikke gøre det nu — den økonomiske situation taler jo fortsat for en lempelse af finanspolitikken? Vi håber på, at der kan forhandles om disse spørgsmål i udvalget.

Forslaget om nu at ændre 80 pct.-reglen til en 70 pct.-regel finder vi ikke umiddelbart påkrævet. Det er en lettelse for de allerstørste indtægter. Betyder dette forslag, at regeringspartierne hermed har fundet deres løsning på spørgsmålet om det såkaldte skatteloft? Hvis det er tilfældet, ja, så kan vi jo se på det. Vi er ikke på forhånd afvisende over for forslaget i så tilfælde. Det rejser dog det spørgsmål, om vi så ikke bliver nødt til at have en regel, der regner med et gennemsnit f. eks. over 3 år. Ellers vil man måske kunne komme ud for en vis spekulation i at flytte om på indkomsten rent regnskabsmæssigt, så man i visse år kommer op over de 70 pct. og får lettelserne og i andre år får tilsvarende lavere indkomst og lavere skat — en operation med skatteunddragelse for øje.

Finansministeren omtaler i sin fremsættelsestale omlægningen af børnetilskuddene og ophævelsen af persontilskudsordningen fra den 1. januar 1970. Jeg vil gerne i den anledning pege på nødvendigheden af, at vi får disse spørgsmål drøftet bedre igennem, end der var tid til forrige år. Jeg går ud fra, at vi i skatteudvalget kan se på de dele af