

## [Holmberg.]

Der bliver også ofte spurgt, om vi har råd. Når vi taler om vejbygning og forbindelsesveje og broer, ved jeg godt, det er meget, meget svært at vurdere rentabiliteten og helt gøre den op for de forskellige vejanlæg; men at rentabiliteten er høj, er der for mig overhovedet ingen tvivl om. Vi kan bare tænke på den tid, der går til spilde på de dårlige veje ved at holde og sætte i gang og på det større olie- og benzinforsbrug — for slet ikke at tale om trafikulykker, sygehusudgifter, erstatninger, forsikringer m. v.

Når jeg nu er ved økonomien, vil jeg lige gå tilbage til dengang, da vi fik loven om den jyske motorvej; da fik vi trods alt en opstilling af, hvad der regnedes med at denne store strækning ville koste. Jeg erkender, at det ville sikkert være ret svært her at give et konkret tal, men på den anden side ville det måske alligevel være rimeligt, om trafikministeren gav lidt oplysning om, hvad forslaget ville koste. Vi har fået at vide, at udgifterne til projektering vil være 15-16 mill., og vi har fået at vide — det vidste vi godt i forvejen — at ifølge hovedlandevejsloven skal udgifterne til projektering og sikring af linjerne afholdes af vejfonden. Vi kan altså regne ud, at det med en vejlængde på ca. 160-170 km bliver et dyrt projekt, men det var altså skønt, om vi kunne få lidt at vide om, hvad det ville koste.

Jeg har med interesse læst den nye trafikministers taler, siden han blev trafikminister for ikke så længe siden, og jeg har noteret mig en udtalelse af den nye trafikminister. For så vidt referatet er rigtigt, erkendte trafikministeren, at vi i Danmark mangler en samlet trafikplanlægning. Og ministeren tilføjede i en anden forbindelse, at vi også mangler en effektiv transportforskning. Det er meget, meget kedeligt, at det er tilfældet. Vi beklager det i alt fald i høj grad, og det er da også for ringe, at vi ingen samlet plan har her.

Vi har ikke en, men mange gange fra partiet venstre efterlyst en samlet plan. Vi erkender nemlig, at det drejer sig om meget, meget store investeringsopgaver, både inden for den offentlige og inden for den private sektor, og en vurdering fra opgave til opgave er ikke nok. Vi snakker tit om det som et bevillingsspørgsmål, og det er det

også, men det er ikke bare et bevillingsspørgsmål. Den langsigtede planlægning er også et spørgsmål om arbejdskraft og materialer og opsparing og valuta, og det er et spørgsmål om sammenhængen mellem byplanlægning og lands- og regionplanlægning. Det nytter jo nu engang ikke at sætte mere arbejde i gang, end der er arbejdskraft til. Der bliver i alt fald ikke udført mere arbejde af den grund, vi kan godt sige tværtimod.

I denne tid bliver der i den offentlige debat snakket om lufthavn i Kastrup eller på Saltholm eller et andet sted. Der bliver snakket om Øresundsforbindelse, nord eller syd; der bliver snakket Store-Bæltsbro, og der bliver snakket tunnelbaner i København — for ikke også at nævne forholdet mellem DSB og vejtransporten. Med hensyn til de større ting, der bliver talt om, har vi jo desværre, som jeg citerede før, den højtærede ministers ord for, at vi i Danmark ingen samlet plan har; her er i allerhøjeste grad noget for en ny, rask trafikminister at tage fat på.

Jeg vil også i den forbindelse gerne understrege, at vi i venstre har den opfattelse, at det er meget — for ikke at sige helt — afgørende, at de forskellige trafikinvesteringsopgaver indgår i en samlet overvejelse også af den rækkefølge, hvori de bør løses. Og jeg synes egentlig, det er naturligt ved en lejlighed som denne, hvor vi drøfter det principielle, at spørge, hvor vi egentlig er henne med trafikinvesteringerne. For efter hvad jeg også har læst i aviserne ud over de ting, som jeg i øvrigt har nævnt, ved vi, at Københavns magistrat har tanker om kæmpemæssige anlægsprogrammer. Det gælder motorveje og motorgader og op til 2-3 forbindelser til Amager, tunnel eller bro. Beløbsrammen her bliver sikkert meget, meget stor; den bliver sikkert ikke under 1 milliard kr. — for at nævne et tal — men folketinget aner ingenting om, hvor meget der skal bygges i København, og hvornår det skal bygges. Vi kan så spørge, om det i det hele taget kommer os ved, men det gør det i høj grad, da magistraten jo sikkert regner med at sende regningen, altså de 100 pct.s refusion, til staten.

Jeg har naturligvis ikke hermed taget stilling til det rigtige eller det forkerte i udbygningen af Københavns trafik; jeg mener for øvrigt, det er nødvendigt, absolut