

[Aksel Larsen.]

trafik, der så vil komme i Københavns havn.

Men så frygter man, at hvis man giver Øresundsforbindelsen prioritet for Store-Bæltsforbindelsen, klipper man derved Jylland og Fyn væk fra Danmark, så kommer de ind under Hamborgs domæne. Jeg tillader mig at sige, at synspunktet er helt forkert. Hvis man forbinder Fyn og Sjælland, før man har gjort Sjælland landfast med Skåne, vil Hamborg vise sig at være en så kolossal erhvervsøkonomisk magnet, at den ikke bare har chance for økonomisk at sluge Jylland og Fyn, men for at sluge Sjælland og København. Hvis man tænker på at konkurrere med Hamborg, må man opbygge et erhvervsøkonomisk centrum ved Øresund, ved København, som virkelig kan konkurrere med Hamborg, som kan danne modvægt til Hamborg. Dette er betingelsen for at forhindre, at Jylland går til Hamborg.

Jeg er ikke modstander af Store-Bæltsforbindelsen. Jeg mener ikke, den skal afskrives, og jeg mener ikke, man på nuværende tidspunkt skal fastlægge rækkefølgen. Jeg siger bare: man må ikke stirre sig blind på dette. Hvis der er nogen, der ikke forstår det, vil jeg bare gøre opmærksom på, at landdagen og regeringen i Kiel presser hårdt på for, at Store-Bæltsbroen bygges først; det haster ud fra deres synspunkt, for det gavner dem. I Hamborg er man parat til at bygge en bro over Femern Bælt kvit og frit på Hamborgs regning, for så kan man lettere komme til København og til Øresund. Jeg har ikke noget imod, at disse forbindelser kommer; men jeg vil have, at vi skal bygge et nordisk kraftcentrum her ved Øresund, ikke alene af hensyn til Danmark, men også af hensyn til det øvrige Norden, som vil profitere af dette centrum og ikke som hidtil være henvist til Hamborg, Rotterdam, London, eller hvilke centre man nu kan nævne. Det er derfor, det haster med at få truffet beslutning, således at vi kan komme i gang, og folketingset må naturligvis ind i hele dette arbejde.

Nu har vi haft denne foreløbige diskussion, hvor der ikke kan og ikke skal tages stilling, og hvor ingen skal lægge sig endeligt fast, selv om vi siger vor mening. Men jeg vil da håbe, at det går, som der har været

talt om, nemlig at folketingset nu kan komme ind i arbejdet ved at vælge et udvalg, som skal samarbejde med trafikministeren om disse spørgsmål — modtage informationer, som man kalder det — og kulegrave problemet. Til sin tid, forhåbentlig til efteråret, skal det så afgive beretning til folketingset om resultatet af det foreløbige arbejde, sådan at folketingset derpå vil have større muligheder for at bedømme problemerne og tage stilling, når stilling skal tages.

Jeg håber, at afgørelsen må falde til efteråret; jeg tror, det er farligt at vente længere. Jeg foretrækker naturligvis Saltholm, men jeg vil sige, at hvis man ikke ville have Saltholm, så hellere en beslutning om Sydamerger end slet ingen beslutning. Jo mere man skyder det ud, des alvorligere følger kan det få.

Sigsgaard: Af ministerens redegørelse fremgår det, at de to foreslåede lufthavnsplaceringer sammen med den nødvendige udbygning af Kastrup lufthavn i løbet af de næste 15 år vil kræve en investering på mellem 3 og 3½ milliard kr., når man regner de tilhørende trafik anlæg med. Tidligere i denne samling har vi behandlet lovforslag om veje til ca. 500 mill. kr., og vi mangler at behandle lovforslag om en Øresundsforbindelse, hvor den danske andel vel bliver 1 milliard kr., og en Store-Bæltsbro til mindst 3 milliarder kr., hvortil yderligere kommer lovforslag om udbygning af det storkøbenhavnske trafiknet. Man ser, at alene med disse lovforslag nærmer vi os de 10 milliarder kr. Der er en skarp kontrast mellem disse tal og den måde, hvorpå regeringen ved sin tiltræden foretog nedskæringer. Der vendte man femørerne, og heller ikke Kastrup lufthavn — en af de vigtigste og mest presserende trafikinvesteringer, siger ministeren — gik ved denne lejlighed ram forbi.

Lige så snart vi derimod bevæger os ud over dette og det følgende finansår og gør os fri af kendsgerningernes snærende bånd, bliver der ganske anderledes format og dristighed over tingene. Det er derfor udmærket, at ministeren lover os en debat om prioriteringen af de store trafikopgaver til efteråret, forhåbentlig på grundlag af en redegørelse, der giver en samlet oversigt