

[Halmberg.]

Nu har vi fået perspektivplanlægningen, der i alle tilfælde fortæller, at det vistnok ikke vil være muligt. Det går simpelt hen ikke an fremover at dynde det ene milliardforslag frem på bordet efter det andet og så regne med, at det nok bliver betalt. Vi må have en prioritering og så finde frem til, hvad vi vil vælge.

Jeg er enig med regeringen, når den har ment det rigtigt med yderligere oplysninger — også om de forbindelser, som jeg lige kort har nævnt — om de trafikale behov, anlægs- sum, anlægstid m. v. Som det er anført i den skriftlige fremsættelse, tager det sin tid, og det er rigtigt, at det kan beklages, at der med rette har kunnet rejses tvivl om, hvorvidt vi i det hele taget har villet leve op til principbeslutningen.

Det er altså ikke meningen, at vi i øjeblikket skal tage stilling. Når forslaget er fremsat, håber vi, det bliver færdigbehandlet i samlingen, der nu snart slutter, og så kan vi tænke over problemerne i sommer og så forhåbentlig i næste samling ret hurtigt tage stilling. Men der kan vel ikke herske tvivl om meningen med forslaget, når vi nu standser arbejdet i Kastrup lufthavn.

På venstres vegne tilsiger jeg velvillig udvalgsbehandling.

**Bilgrav-Nielsen:** Det radikale venstre kan tiltræde trafikministerens forslag om, at der ikke uden folketingets medvirken kan iværksættes nye bygge- og anlægsarbejder i Kastrup lufthavn.

I sin fremsættelse fremhæver ministeren, hvad der har været afgørende for, at regeringen ikke finder det forsvarligt uden videre at efterkomme indstillingen fra planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Københavns lufthavn om at tilvejebringe mulighed for en total overflytning af lufthavnen til Saltholm i 1985. Det fremgår således af fremsættelsen, at regeringen ikke er upåvirket af den i den nyligt offentliggjorte perspektivplanredegørelse udtrykte betænkelighed ved gennemførelse af både en fast forbindelse over Store-Bælt og en lufthavn på Saltholm inden 1985, og at man derfor ønsker flere oplysninger inden afgørelsen om, hvilket af de to anlæg der bør etableres først.

I det radikale venstre er vi tilfredse med,

at regeringen har taget dette standpunkt. Det ville have været en meget alvorlig bagatellisering af perspektivplanredegørelsen, om man straks ved dens offentliggørelse, og endnu inden partierne har haft lejlighed til at bearbejde og tage stilling til denne plan, tog et så væsentligt investeringsområde som trafikområdet ud af den samlede bedømmelse. En sådan handling ville have gjort hele det mægtige og særdeles fortrinlige arbejde bag perspektivplanredegørelsen til skamme og til dels værdiløst.

Fra det radikale venstres side har vi i debatterne om de store trafik anlæg gang på gang fremhævet, at det ikke er tilstrækkeligt, at vi, før vi træffer afgørelser, nøjes med at anlægge trafikøkonomiske betragtninger. Vi har fremhævet, at vi også må prøve at vurdere, hvilke af de påtænkte anlæg der set ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel er mest fordelagtige. Først herefter kan man prioritere anlæggene i forhold til hinanden og i øvrigt under hensyn til de økonomiske midler, det ved en nøjere, tværgående prioritering mellem samtlige offentlige investeringsområder er anset for forsvarligt at afsætte til trafikinvesteringer. I dette synspunkt har vi fået medhold af mange teknikere, og vi konstaterer med tilfredshed, at arbejdsgruppen bag perspektivplanredegørelsen er af samme opfattelse.

På side 225 i perspektivplanredegørelsen udtaler gruppen i trafikafsnittets sidste stykke følgende:

„Såvel for de store projekter, hvor der endnu ikke er truffet endelig beslutning vedrørende den tidsmæssige indplacering, som på en række andre punkter foreligger en betydelig bevægelsesfrihed, som muliggør en fortsat gennemgang af de trafikøkonomiske og samfundsøkonomiske problemstillinger vedrørende de enkelte projekter“.

Hvorom alt er, så kommer vi ikke uden om at begrænse vore offentlige investeringer, og da ingen formentlig vil anbefale, at trafiksektoren skal gå fri, og da det tilfældige nedskæringer af igangsatte projekter, ja, så er der kun én vej at gå, og det er at gennemføre en så realistisk prioritering ud fra en samfundsøkonomisk bedømmelse, ud fra, hvad vort samfund rent økonomisk kan bære, at tilfældige stop kan undgås. Det