

[Guldberg.]

Jeg ved godt, at vi skal ikke diskutere denne sag specielt i dag, der bliver en anden lejlighed. Men jeg vil gerne sige, at denne sag om, på hvilken måde man skal komme over Store Bælt, eller rettere spørgsmålet om en højbro i forhold til alt andet, nu har passeret igennem en lang række undersøgelser. Fra det at vælge andre muligheder første gang blev kasseret af folketinget som noget totalt tåbeligt, noget, der var økonomisk, trafikalt, kapacitetsmæssigt på alle måder tåbeligt, bevægede det sig over en vis balancesituation til, at man nu — og jeg vil gerne komplimentere det sagkyndige udvalg, som jo bestod af de bedste folk, vi kunne få til det — i virkeligheden med det naturlige forbehold, en vejdirektør må tage, kommer med en ganske klar besked, som går ud på, at kapacitetsmæssigt, kvalitetsmæssigt og økonomisk er en anden ordening bedre.

Dér er det altså, jeg stiller mit spørgsmål til ministeren: er dette alligevel ikke så afgørende, at det ville være rimeligt, om ministeren — selv om vi i dag tager den mere almindelige debat — sagde en lille smule om, hvad han havde tænkt sig vedrørende dette specielle spørgsmål. Jeg har hørt, hvad hr. Kampmann har sagt, men hvad har ministeren tænkt sig, så denne sag virkelig får den grundige behandling her i folketinget, den skal have? Det er nemlig efter min mening ikke nok med to behandlinger, hvor man altså får en sag ned fra trafikudvalget som et ændringsforslag til noget andet. Jeg mener, at denne sag er så afgørende ikke alene økonomisk, men også for hele vores trafikpolitik frem i tiden, at den skal behandles meget grundigt.

Jeg vil også gerne sige det for at få understreget — og jeg tror, der er megen enighed om dette — at en fast forbindelse over Store Bælt er den vigtigste og mest interessante trafikopgave, men den bliver ustandselig skudt ud, og jo mere man bevæger sig rundt i ting, som er forestillinger eller politiske fornemmelser af, at det kan være nemmere at få vedtaget noget, som i virkeligheden i det lange løb ikke vil holde, jo mere får man udsat beslutningen, og jeg ville beklage, hvis man blev ved med at udsætte den. Jeg ville beklage, hvis den blev udsat én gang til, ved at man vedtager noget, som man all-

gevel ikke kommer igennem med, når det kommer til stykket, fordi det, når det møder livets realiteter og penge-kassen, så viser sig, at det bliver for svært.

Det er altså mit motiv til at stille spørgsmålet. Jeg vil bede ministeren om at overveje, om ikke vi skal finde en måde at gøre det på, så det ikke alene er en slags andenbehandling, vi begynder med, men at vi får en meget principiel drøftelse af hele denne sag og lejlighed til, selvfølgelig også med udvalgsbehandling, at få den gennemarbejdet og forhåbentlig vedtaget med et godt resultat.

Knio-Andersen (V):

Vi står i dag ved en nyskabelse på det trafikpolitiske område, et samlet forsøg på kortlægning af trafikudviklingen; en visionering af, hvilke trafiksystemer vi skal opbygge gennem de kommende år. Denne debat må derfor også koncentreres om visioneringen og bør ikke alene omhandle enkeltstående trafikproblemer.

Ved bedømmelsen af den erlagte redegørelse må hovedspørgsmålet være: hvordan passer den skitserede udvikling ind i udviklingsmønstrene på samfundets andre områder? For at besvare dette kan vi f. eks. betragte den udvikling, vort erhvervsliv har gennemgået de seneste år. Vi havde først en fase, hvor den lille virksomhed var i højsædet, og hvor samarbejdet mellem virksomhederne søgtes begrænset til et minimum. Denne fase afløstes af en fase, hvor virksomhederne sammensluttedes i store organer, en udvikling af store mastodontvirksomheder under central ledelse. Tredje fase, som vi har gennemløbet, var decentraliseringsfasen, fasen, hvor man søgte at opsplitte de enkelte virksomheder på mindre enheder, til tider fysisk og til tider regnskabs- og ledelsesmæssigt. Vi står i dag i en ny fase, en fase, hvor virksomhederne igen søger sammen, ikke i store virksomheder, men i et horisontalt eller vertikalt kompletterende samarbejde.

Inden for trafikområdet har man gennemløbet en tilsvarende udvikling, og vi må konstatere, at vi i dag stadig ikke er kommet ud af den tredje fase, jeg nævnte, opsplittingsfasen. Det er bydende nødvendigt, at man gør sig sit ståsted klart, når man skal visionere om den fremtidige trafikud-