

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sion at forestille sig, det ligefrem skulle blive et driftsregnskab med overskud. Det vil altså sige, at man må fordele driftsregnskabet underskud på de pågældende ejere i det forhold, hvori de går ind.

Vi ved alle sammen, at vi kommer til at stå over for disse organisatoriske problemer, der i relativt lang tid har været en hindring for at opnå en fornuftig løsning på de trafikale problemer i København, og derfor er der i tillid til et godt samarbejde med en række af de øvrige ejere, som fortrinsvis er kommunale, taget initiativ til at nå et resultat, hvorefter vi kan organisere nærtrafikken i København langt mere hensigtsmæssigt. Når dette foreligger, er vi nødt til at tage ind en række af de overvejelser, hr. Alsing Andersen nævnte om motorvejene, herunder det spørgsmål, der er blevet rejst i trafikudvalget, om der skal overflyttes midler, som er afsat til motorvejene i København og i Københavns omegn, til denne kollektive løsning.

Det kan være meget vanskeligt, som en række af talerne har været inde på, at forestille sig, at de samlede budgetter til trafikale formål udvides. Det vil sige, at vi i stort omfang, som hr. Bilgrav-Nielsen var inde på det, er nødt til at flytte om inden for de givne budgetter. Det vil da være et led i den politiske målsætning, jeg har tilkendegivet på regeringens vegne, at operere inden for de givne budgetter og om nødvendigt overflytte fra vejformål til mere kollektive formål. Jeg tænker her først og fremmest på en ordning af Københavns nærtrafik og de øvrige kollektive formål, som afspejles ved tunnelen fra Kastrup til Saltholm og på et eller andet tidspunkt jernbaneforbindelsen over Store-Bælt.

Jeg skal ikke i længden kommentere de indlæg, der kom uden for ordførernes række. En række af ordførerne var talsmænd for den store Storebæltsløsning. Jeg har tilkendegivet som min personlige opfattelse af denne løsning, at jeg ikke anser den for at være en ekstra milliard værd, når vi kan få

en tilfredsstillende kapacitet med den anden løsning, når vi får en overfartstid i de to løsninger, der kun afviger med ca. 5 minutter, og når vi står i den situation, at vi ved en fast forbindelse med bane over Store-Bælt i realiteten vil flytte en stor del af den biltrafik, vi snakker om, over til det kollektive.

Hertil kommer, at en Samsøforbindelse, når den realiseres, yderligere vil give en aflastning af et eventuelt bilpres på Store-Bælt. Uanset at vi ikke skal inddrage fugleflugtsprojektet i debatten — jeg er her enig i P-planen, som udskyder fugleflugtsprojektet til efterår 1985 — bliver vi også nok nødt til på et eller andet tidspunkt at tage stilling til dette projekt, der yderligere vil reducere bilpresset på Store-Bælt. Alt dette taler for, at man bør spare den ene milliard kr., særlig da det efter mit skøn er uden væsentlige gener.

Fru Dagmar Andreasen rejste spørgsmålet om takstpolitikken på Store-Bælt. Her vil jeg kun henvise til bemærkningerne fra før om, at jeg har fornemmet, at der af praktisk taget samtlige ordførere dækkende praktisk taget samtlige partier her i folketinget er tilkendegivet enighed om, at de projekter, vi snakker om her, skal afgiftsbelægges. Jeg skal ligeledes tilføje, at der efter de beregninger, jeg har nævnt i det trafikpolitiske udvalg, formentlig bliver tale om takster på væsentligt mere beskedent niveau, end det i dag er tilfældet.

Jeg har forsøgt med disse bemærkninger at trække frem og kommentere en række af de mere gennemgående temaer i debatten med henblik på måske at strukturere debatten en smule klarere, og jeg har forsøgt at sætte de enkelte projekter i relation til de målsætninger, jeg har tilkendegivet her, så denne klarhed i højere grad, end det hidtil har været tilfældet, kan præge den videre debat.

Horn: Man kan vel nok sige, at selv om vi ved meget om det, er der en række uklarheder efter de udtalelser, vi har hørt her.