

[Ministeren for offentlige arbejder.]

investeringerne — og der manglede det sidste hjørne, hovedstadstrafikinvesteringerne. Jeg mener, at én forudsætning er helt nødvendig for at forsøge at prioritere den kollektive trafik højere inden for hovedstadsområdet, nemlig en forbedret organisation af den kollektive trafikudøvelse i hovedstadsområdet. Denne forudsætning er efter mit skøn opfyldt ved det forslag til en kollektiv trafikordning for hovedstaden, som har været behandlet i regeringen i dag, skal behandles i den socialdemokratiske folketingsgruppe i aften og herefter under forudsætning af accept fra den sidste vil fremkomme i folketetinget snarest muligt; så er organisationsproblemet, såfremt folketetinget måtte vedtage denne trafikordning, løst. Og hermed kan vi fremkomme med et egentlig fornyet — og hr. Guldborg brugte også ordet fornyet — grundlag for planlægning af den kollektive trafik her i hovedstadsområdet, og det er min agt at fremkomme med et sådant udspil i lovform i den kommende folketingssamling.

Hr. Guldborg stillede en række spørgsmål, som jeg forstår, det vil være acceptabelt vi uden videre diskuterer fortsat i udvalget. Men jeg vil gøre en betragtning til to af spørgsmålene. For det første synes det måske, som man alene mener, at et kollektivt tilbringersystem til Saltholm skal være en S-togsforbindelse. Hr. Arne Larsen var på vej ind i de samme overvejelser, men korrigerede dog og sagde efterhånden ikke et kollektivt tilbringersystem, men et S-banetilbringersystem. For der er jo en forskel i disse betragtninger. Et effektivt og fleksibelt bustilbringersystem kan udmærket være et fornuftigt og hensigtsmæssigt kollektivt tilbringersystem, og det vil fremgå af de oplysninger, jeg kan give trafikudvalget i de videre behandlinger, at det i hvert fald er den kollektive løsning, som er så langt den billigste løsning for tilbringerproblemerne. Vi har også beregnet udgifterne for andre kollektive systemer, herunder det af hr. Guldborg og hr. Arne Larsen efterlyste S-togssystem, og jeg er helt klar til at lægge disse oplysninger frem, så vi kan få en fordomsfri debat om, hvorvidt man ønsker at betale, og her må jeg sige milliardbeløb, mere for den form for kollektiv løsning

fremfor busløsningen, som altså er væsentlig billigere.

Derefter vil jeg gerne på foranledning af hr. Guldborgs spørgsmål bekræfte, at det, der foreligger her, i og for sig er efter regeringens opfattelse den endelige beslutning om Saltholm. Når det er bygget op på denne måde i etapelignende dele — jeg siger udtrykkelig etapelignende dele — er det af rent tekniske årsager, ikke af politiske årsager. Politisk er det den endelige anlægslov om Saltholm, som foreligger her; vi har blot ikke, hvis vi skulle kunne opfylde — og det ønskede vi at opfylde — ønsket om en samtidighed i beslutningsfasen, teknisk-økonomisk-finansielt kunnet forsvare at gå længere end til den form, hvorunder lovforslaget er opbygget. Men politisk skal der ikke være nogen tvivl om, at det er regeringens opfattelse, at det er det endelige anlægsforslag om Saltholm.

Efter disse betragtninger fra hr. Guldborg, hvor vi var enige, forstod jeg, om Saltholmforslaget, kom betragtninger om Store Bælt, hvor vi i hvert tilfælde, for så vidt angår udformningen, var mindre enige.

Må jeg sige her, når det ligesom i debatten er fremstillet, som om den kombinerede løsning ikke er rentabel — jeg ved godt, hr. Guldborg sagde ikke her, den ikke var rentabel — at den kombinerede vej-jernbaneløsning er rentabel, både driftsøkonomisk og samfundsøkonomisk rentabel. Det er rigtigt, at rentabilitetsprocenterne for biltogsløsningen er højere end rentabilitetsprocenterne for den kombinerede løsning, men man må ikke fremstille det, som om den ikke er rentabel.

Et andet synspunkt har også været fremført, nemlig at den skulle være antikollektiv, altså at den skulle modvirke den kollektive trafiks udbredelse, som så mange af os ønsker. Det er efter vores opfattelse heller ikke rigtigt. Tværtimod har DSB erklæret sig fuldt ud tilfreds med den kombinerede løsning, fordi den netop forbedrer ganske kraftigt konkurrencesituationen for DSB.

Tilbage bliver spørgsmålet, når man har disse rentabilitetsprocenter beregnet over for hinanden — og på en måde, som er rost af en stor del af ordførerne, og som jeg selv kan bidrage med rosen til — hvorfor man så når frem til at vælge den løsning, som giver