

[Ministeren for offentlige arbejder.]

en lavere rentabilitetsprocent end biltogsløsningen, som har en højere rentabilitetsprocent. Her har jeg for det første argumenteret ud fra visse sikkerhedsargumenter, såfremt blokeringer måtte opstå, for det andet argumenteret på — men det er rigtigt, det baseres på en række takstforudsætninger — at den kombinerede løsning i virkeligheden er den langsigtede løsning, og for det tredje — hvad der måske er nok så afgørende, og jeg må sige, at behandlingen i dag har ikke på nogen måde ændret det skøn — at muligheden for at få en bred tilslutning her i folketinget lå i den kombinerede løsning. Det er for at sige tingene ligeud; jeg har forsøgt at pakke dem en smule ind og kalde dem de politisk-psykologiske realiteter, men meningen er såmænd den samme, og det, der er sket hidtil i folketinget, har ikke på nogen som helst måde ændret den opfattelse, jeg har af, at de politisk-psykologiske realiteter tilsigter, at det, der kan skabes den store, brede enighed om i henseende til udformningen, er den kombinerede løsning, og det er der vel i og for sig ikke noget mindreværdigt ved at erkende forlods.

Hr. Holmberg bekræftede mig jo herefter i opfattelsen af, at der måtte være stemmer også i venstre for den kombinerede løsning, uden at det ligefrem blev kvantificeret, og derefter kom hr. Holmberg med en argumentation, som støttede den kombinerede løsning, og som jeg ikke har mange bemærkninger yderligere at gøre til.

Hr. Holmberg trak herefter ind, som det også var sket hos tidligere ordførere, særlig hr. Horn og senere hr. Arne Larsen, spørgsmålet om Helsingør-Hålsingborg tunnelen med det direkte spørgsmål: hvor langt er vi fremme?

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget og min fremsættelsestale, er det vores opfattelse, at svenskerne omkring H-H-tunnelen har skiftet standpunkt. Det tidligere svenske standpunkt var klart og tydeligt det, at nåede vi en løsning i Sydøresund, altså omkring K-M-linjen-Saltholm, kunne man hertil koble en løsning i Nordøresund omkring Helsingør-Hålsingborg. Denne kobling har svenskerne tilsyneladende opgivet.

Jeg har tilkendegivet over for Sverige, at jeg synes ikke, det var acceptabelt at opgive

denne kobling, hvorunder en stor del af vores trafikpolitiske og kollektivtrafikpolitiske opfattelser var opstillet, og derefter blev vi enige om at lade de to jernbanestyrelser påbegynde et fornyet udvalgsarbejde med henblik på at beregne både, om prognoserne holdt, og rentabiliteten ved H-H-linjen, idet der synes at have været en forskellig opfattelse på hver sin side af Sundet af rentabiliteten heraf. Denne rapport er just færdig, skulle være færdig pr. 1. februar; jeg kender den ikke endnu, den er lige på trapperne, men såfremt man ikke er nået til enighed mellem de to jernbanestyrelser — hvad der måske kan befrygtes — må det blive en egentlig politisk forhandling direkte mellem de to trafikministre indbyrdes, og hertil er det naturligvis en støtte at vide, hvorledes det danske folketingssyn på nødvendigheden af H-H-forbindelsen er.

Derefter en række bemærkninger til hr. Bilgrav-Nielsen.

For det første vil jeg fastholde, som jeg var inde på før, at der rent faktisk ligger en rækkefølge for en stor del af de store trafikinvesteringer.

For det andet vil jeg fastholde, som jeg var inde på det i maj 1972, at man i p-planen har opereret med en række af disse samtidige løsninger, ganske vist på et senere tidspunkt, men samtidighedsproblematikken er ikke fjern for p-planen. Jeg ved godt, at hr. Bilgrav-Nielsen utvivlsomt heroverfor vil svare, at der er taget forbehold til allersidst, og det er i og for sig rigtigt, men hr. Bilgrav-Nielsen kan ikke benægte, at man har opereret med en række samtidighedsforudsætninger omkring disse store løsninger.

Hr. Bilgrav-Nielsen kan heller ikke nægte, at et af de nye momenter i virkeligheden i forhold til hr. Bilgrav-Nielsens standpunkt er, at svenskerne med deres tilbud om at anlægge og finansiere K-M-linjen har frigjort ganske betydelige danske kapitalressourcer, som nu kan anvendes på andre mere rent danske trafikinvesteringer, og at det samtidig giver en vis begrundelse for at trække disse mere rent danske trafikinvesteringer frem.

Derefter til de egentlige spørgsmål, for hr. Bilgrav-Nielsen var den første og den næstsidste, som advokerede mod Saltholmlufthavnen.

Jeg vil godt prøve at forstå, hvad hr. Bil-