

[Stæhr Johansen.]

gelig anbefaler regeringens forslag, stadig væk ikke er så ængstelig for dette. Man kan også sige om markedsministeren, at han i hvert fald har udtalt sig meget venligt om det.

Jeg skal ikke forlænge diskussionen yderligere, for jeg mener, dette er et problem, som vi kan diskutere i udvalget. Jeg mener selvfølgelig givet, at det er et vigtigt problem, men i udvalget har vi jo også mulighed for at indhente oplysninger, som vi ikke kan have brug for i debatten i dag, og så kan vi danne os et billede af, hvorledes vi mener finansieringen skal finde sted.

**Guldberg:** Må jeg først have lov at sige om et spørgsmål, som jeg ikke kom meget ind på i første omgang, Øresundsforbindelserne, herunder H—H i forhold til K—M, at jeg vil bede om, at ministeren under sine forhandlinger vil se dette i den samme sammenhæng, som jeg forsøger at se Storebæltsproblemet i. Det er måske det, der har ført til, at jeg har været meget uenig med adskillige her under debatten.

Jeg tror, ministeren gerne vil se det i den sammenhæng. Jeg tror, det er meget væsentligt for os, at der bliver en sammenhæng, og at vi med de ordninger, man nu skal have om faste forbindelser over Øresund, ikke i Danmark etablerer os så naivt, at vi går med til en ordning, hvor svenskerne bygger en vejforbindelse og vi så lader være med at lave en jernbaneforbindelse, men bygger den højt besungne højbro over Store Bælt — hvor der selvfølgelig også kan køre jernbanetog over, det indrømmer jeg — og så specialiserer os i at sørge for den godstrafik på landevejene, som de andre ikke vil have, og lader de andre lande tage tariffkilometrene dér, hvor man betaler for det.

Uanset romantikken og alt det kunne vi dog godt en gang imellem bære os en lille smule forretningsmæssigt ad. Jeg tror ikke, det er ministeren fremmed, så det er lige så meget andre, jeg taler til.

Jeg vil også sige lidt om spørgsmålet kollektiv trafik. Jeg ved godt, at det ikke var rettet til mig i og for sig, det med det rentable, men det kom nu alligevel ind i svaret til mig. Jeg har ikke brugt udtrykket. Jeg har ikke sagt, at det ikke ville være renta-

belt — det er der andre der har — at vælge den dyre Storebæltsløsning. Men da jeg ikke har sagt det før, vil jeg gerne have lov at sige det nu, for det er ikke rentabelt efter min regnebog. Hvis man kan få udført noget for, skal vi sige 1,8 milliarder kr. og det er et rentabelt projekt i sig selv, og man kan få lavet stort set det samme for 3 milliarder kr., er det ikke rentabelt at bruge de sidste 1,2 milliarder kr., selv om projektet til 3 milliarder kr. er rentabelt i sig selv. Dem kan man i hvert fald ikke få nogen rente af. det vil jeg bestemt holde på, så det er altså ikke rentabelt. Jeg vil godt bruge det udtryk så, og det er også det, der er en af mine indvendinger.

Jeg synes, at også hr. Stæhr Johansens sidste indlæg her meget klart demonstrerede, hvad ministeren mener, når han med sine pæne udtryk taler om de politisk-psykologiske realiteter. Jeg vil gerne sige til hr. Stæhr Johansen, at jeg synes, det er hans bemærkninger og ræsonnementer, der hører hjemme i 1930erne. Jeg kender udmærket godt historien om Lillebæltsbroen. Men vi lever ikke i 1930erne, og vi skal ikke bygge trafik anlæg for en trafik, der skal eksistere fra 1930erne til 1960erne eller 1970erne eller 1980erne. Og det er ikke så forfærdelig vanskeligt at bevæge sig bare en lille bitte smule uden for vort eget område og se, hvordan det ser ud. Man kan bare tage til Tyskland, det er da ikke så langt, og så kan man se, hvad man får ud af det, hvis man ikke vil basere trafikken på en kombineret trafikbanevej og på transport af de samme enheder skiftevis på bane og på vej. Det er simpelt hen det, der er den fremtidige trafikform mange år frem i Europa. Man kan nemlig ikke komme længere. Andre lande er sådan set nået længere frem i den udvikling end vi og har stødt hovedet mod loftet, og vi er såmænd meget nær ved at gøre det selv. Der er ingen rigtige svar på, hvorfor man ikke skulle vælge en sådan transportform, undtagen det, ministeren så pænt kalder politisk-psykologiske realiteter. Jeg vil nærmest oversætte det til, at man er inde på, om vi for at skabe et bredt forlig i folketinget skal komme med en samlet løsning, der koster 1 milliard kr. mere, end den ellers ville koste.

Så vil jeg til sidst komme med et par enkelte bemærkninger af mere principiel ka-