

[Ministeren for offentlige arbejder.]

uddybet for os, men bliver det utvivlsomt i løbet af foråret, og hvis fornemmelsen så viser sig at være rigtig, må man nok uden videre sige, at indflydelsesmuligheden på taksterne er væsentligt større to stater imellem — uden at jeg dog på nogen måde vil afvise, at man kan få tilstrækkelig indflydelse, selv hvor det er private, der forestår og anlægger de pågældende broer. Det afhænger helt af den aftale, som kan indgås.

Til hr. Guldborg vil jeg kun sige supplerende, at jeg er ganske enig i, at en række af disse spørgsmål, også H—H spørgsmålet, også skal ses i sammenhæng med hele problematikken om beskatning af motorkøretøjerne på vore veje. Det er jo ikke således, at man er uden nogen form for indflydelse på, at jernbanetrafikken i transit går uden om og vejtrafikken gennem Danmark uden nogen form for indtægter til den danske stat. Der er som bekendt indtægtsmuligheder også for vejtrafik på den ene eller den anden eller tredje måde, og de skal også ind i den række af trafikpolitiske instrumenter, man har.

Jeg tror i øvrigt ikke, at der os imellem er nogen uenighed om betydningen af H—H også i denne forbindelse. Jeg bør dog nok understrege, at den slags kræver, at interessen er tilstrækkelig stærk og nogenlunde lige stor på begge sider af Sundet. Det kan være ganske vanskeligt at anlægge en fast forbindelse mellem to lande, hvis interessen er meget udtalt i det ene land, men væsentligt mindre udtalt i det andet land. Det kan også være et svar på lidt af diskussionen om Østersøen. Jeg tror generelt, at interessen skal være nogenlunde bæredygtig i begge landene, for at det kan lade sig gøre.

Jeg er ligeledes enig i hr. Guldborgs betragtninger om sammenhængen mellem SAS' fremtid og den betydning, den centraliserede luftrutestruktur har haft for SAS' og hermed også vil få for Saltholmlufthavnen. Jeg er enig i, at det måske blev sagt for svagt indledningsvis, og det er kun godt, at det er blevet trukket så stærkt frem her til sidst.

Jeg vil foreslå hr. Arne Larsen, at vi fortsætter diskussionen om det kollektive tilbringersystem til Saltholm i udvalget. Der er udarbejdet en række arbejdsrapporter, hvori indgår en række tal, som endnu ikke

er kommet frem i den offentlige debat, men som vi har fået bl. a. med henblik på fremlæggelse i folketingets trafikudvalg. Jeg vil naturligvis tilstille folketingets trafikudvalg disse tal, og på det grundlag kan folketingets trafikudvalg tage debatten.

Når jeg sagde, at jeg var lidenskabsløs med hensyn til udformningen, skal det forstås således, at jeg lidenskabsløst går ind i en debat om forskellige udformningsmuligheder for den faste forbindelse over Store Bælt.

Naturligvis må jeg tage det forbehold, som hr. Arne Larsen også nævnte, at det kan være vanskeligt for en trafikminister at være i uoverensstemmelse med folketingets flertal i dette spørgsmål som i Hammel-spørgsmålet, og hvad man ellers måtte finde på. Det er et ganske naturligt forbehold, som det vel ikke kan undre at jeg tager.

Jeg har gemt hr. Bilgrav-Nielsen til sidst, og det er ikke helt tilfældigt. Jeg tror nok, at det er helt nødvendigt for at forstå beslutningsprocessen hos en række af de radikale, herunder særlig hos hr. Bilgrav-Nielsen, som formentlig trafikpolitisk står i spidsen for en række af de radikale, at vi ser på afstemningerne i 1969, 1970, 1971 og frem til i dag. Det er ikke noget særlig godt argument, at ligesom folketinget måske kan tage en anden stilling til motorvejene, kan det også tage en anden stilling til Saltholm. Med hensyn til motorvejene og Søringen, som hr. Bilgrav-Nielsen utvivlsomt henviser til, er der nemlig sket det, at vi med virkning fra 1. april 1972 har fået en ændret byrdefordeling, vedtaget på VKR-regeringens initiativ — et ganske fremragende initiativ. Hvis man vil sige, at der er også sket noget andet med hensyn til Saltholm, er det måske rigtigt, men det er efter min mening ændrede forhold, som alle sammen trækker i retning af at få en Saltholmløsning: det svenske tilbud, som er omtalt, prognoserne, som i hvert fald er i underkanten af den rent faktiske udvikling, og endelig det, at vi vel er så modne, at vi lægger noget mere vægt på miljøsynspunkterne, end vi har gjort tidligere. Det er tre mere eller mindre nye forhold i forhold til 1969, 1970 eller 1971, men tre forhold, som alle trækker i den samme retning. Det er en meget dårlig parallel til motorvejene. Her er der som sagt en ny byrdefordelingslov, vedtaget på