

## [Horn.]

transportmidlerne, ikke alene i færgerne, men navnlig i biler, ikke blot privatbiler, men også lastbiler, og det vil derfor være af stor økonomisk betydning, om sejltiden kan nedsættes, ligesom hurtigere og bedre tilkørselsforhold og frakørselsforhold vil kunne betyde adskillige kroner i årenes løb.

Den eneste saglige indvending, som jeg har bemærket mig overfor ruten, er med hensyn til fordelingsforholdet mellem den bestående rute og den nye rute. Jeg vil dog gå ud fra, at med de til rådighed stående tekniske hjælpemidler skulle det ikke være uoverkommeligt, således som forslaget bemærkninger også antyder det, at DSB og de interesserede motororganisationer efter en forhandling fandt frem til en fornuftig ordning.

I et udvalg bliver der jo lejlighed til at tale om enkelthederne, og jeg ønsker derfor kun at tilføje, at den nye færge, som skal bygges til ruten, må bygges som en mere varig færge og ikke som en nødforanstaltning, hvor man kunne lave en såkaldt „skrabet“ færge, som rimeligt ville være, hvis det drejede sig om kortere varighed. Da alt imidlertid tyder på, at der er tale om 15 til 20 år, måske mere, er det rimeligere, at der bygges en færge, som man kan stille noget større krav til. Det er imidlertid ikke noget, som folketinget skal blande sig i, det kan vi trygt overlade til DSB, der på udmærket måde igennem årene har forstået, både hvad angår jernbanefærger og automobilmærger, at bygge et beredskab, som har været til alles tilfredshed.

Vi finder det rigtigt, at tilførselsvejene anlægges således, at de kan gå ind i et eventuelt broprojekt, når den tid måtte komme. Vi kunne måske gøre den betragtning gældende, at så længe hovedvej 1 ikke er udbygget med dobbelte kørebaner, kunne det tages under overvejelse at strække vejbygningen over et noget længere åremål, for man har ikke så megen nytte af at have dobbelte kørebaner på det korte stykke, der vil være tale om på hver side af færgelejerne, hvis den øvrige vejbygning ikke er fulgt med. Også dette er naturligvis et spørgsmål, de sagkyndige må tage stilling til.

Vi er enige med den højtærede minister i, at byrdefordelingen mellem amter og by-

kommuner ikke kan foretages efter de almindelige regler. Jeg forstod på ministeren, at han afgjort ønskede, der kunne føres forhandlinger om at opnå den bedst mulige ordning med hensyntagen til alle de interesser, som de lokale områder måtte have, for så vidt det er foreneligt med helheden. Her er jo tale om et projekt, der vil virke meget generende på de to overfartsbyer, men man kan sikkert ved en forhandling finde frem til en tilfredsstillende ordning; udviklingen går i retning af, at hovedfærdselsåren får mindre og mindre betydning for den lokale belastning i forhold til totalbelastningen for landet.

Det er givet, at der i forbindelse med dette spørgsmål er megen ængstelse i de to overfartsbyer, og det er forståeligt nok. Erhvervslivet taler om, at der må forudses tab ved, at trafikken ledes uden om byerne, og dette kan man naturligvis heller ikke se bort fra. På den anden side må det være klart for os, der bor i de to overfartsbyer, at landets trafik ikke, som jeg har sagt tidligere, kan indrettes efter vore ønsker.

Vort parti mener altså, at det foreliggende forslag er den eneste forsvarlige løsning på trafikproblemet, og her tænker vi ikke alene på automobiltrafikken, men også på godstrafikken over bæltet, som er af en sådan beskaffenhed, at det ikke er for tidligt at begynde at bygge den foreslåede rute, og vi mener, at den er foreslået anlagt på det rigtige sted.

Hermed anbefaler jeg lovforslaget til hurtig og velvillig behandling her i folketinget.

**From:** Det lovforslag, vi her behandler, vil ikke blive bedømt på samme måde af husmanden ude på alheden og den handelsrejsende. Det er dog ikke det eneste problem, de to er uenige om, og lad os bare ikke være kedede af, at vi er forskellige. Vi plejer nok at kunne finde en fællesnævner, der forener parterne, og det gør vi sikkert også her. Problemet vedrørende Store-Bæltsoverfarten må løses. Lovforslagets økonomiske rækkevidde og især spørgsmålet om trafikbehovet på længere sigt er imidlertid faktorer, der i højeste grad tæller med. Hvis man holder sig dette for øje, for det første de forskellige befolkningsinteresser, for det andet spørgsmålets økonomiske