

[Arne Larsen.]

sestale og er indstillet på, at der til sin tid skal vedtages og gennemføres forskellige hjælpeforanstaltninger til støtte for de to bysamfund ved Store-Bælt.

Af andre ulemper og negative følger kan til sidst nævnes vanskelighederne for skibsværftsindustrien, som jo har haft en del arbejde med bygning af færger for statsbanerne, hvilket naturligvis har haft en ikke ringe beskæftigelsesmæssig betydning for værfterne. Dette vil falde bort, når broen er etableret, og beskæftigelsen vil måske gå ned hos visse af disse værfter; en del arbejdskraft vil blive overflødig, men forhåbentlig vil den kunne opsuges andetsteds i erhvervslivet.

På den anden side er der i dag store ulemper ved færgetrafikken over Store-Bælt, og der er næppe nogen tvivl om, at disse kan og vil vokse betydeligt i de kommende år. Det skal dog straks siges, at jeg finder, der fra DSBs og dets personales side er gjort uhyre meget og har været udfoldet mange anstrengelser for, at de ulemper, som kan opstå, bliver så lidet følelige for publikum som muligt. Vi har et dygtigt og ansvarsbevidst personale i DSB, som fortjener anerkendelse for sin samfundsgavnige indsats.

Ved den nuværende drift har vi i mange tilfælde togskifte i Korsør og Nyborg. De rejsende skal ud af togene og slæbe deres bagage og kufferter om bord i færgerne, og især for ældre medborgere er det naturligvis ret besværligt. Der er her et tidsmæssigt tab på rundt regnet 40 minutter, og selve overfarten tager ca. 75 minutter. Ved en fast forbindelse over bæltet vil de togrejsende vel kunne indvinde 80-85 minutter.

For de bilrejsende over Halskov-Knudshoved vil der også kunne indvindes en hel del tid ved en fast forbindelse. Bilisterne skal være ved færgen mindst 15 minutter før færgens afgang; overfarten tager 50-55 minutter, tømming af færgen ca. 10 minutter, og her er tidsgevinsten ved bro opgjort til ca. 1 time. Hvor meget denne tidsgevinst så i realiteten betyder, er det vel svært at sige noget konkret om. En bilist, der har en lang rejse foran sig, bliver på et eller andet tidspunkt nødsaget til at holde en hvilepause, som vel i dag netop tages i forbindelse med færgeoverfarten. Den tid,

der indvindes ved den hurtigere broforbindelse, kan altså i visse tilfælde sættes til ved en senere påkrævet pause et eller andet sted i landet.

Men ved højtiderne og i ferietiderne viser ulemperne ved færgefarten sig jo tydeligst. Mange bilister har til tider flere timers ventetid. Man kan naturligvis sige, at de kan komme ud over det ved at benytte pladsreserveringen, plads kan jo bestilles lang tid forud, om man vil. Det er selvfølgelig en udvej, som mange er i stand til at benytte sig af, men mange andre kan ikke disponere over deres tid flere uger eller dage i forvejen, og udenlandske bilturister vil som oftest heller ikke — bortset fra dem, der kun farer igennem Danmark fra Sverige og sydpå eller omvendt — være i stand til at sige, hvornår de kan være ved Knudshoved eller Halskov. Man forstår godt den utilfredshed, der tit og ofte kommer til udtryk hos bilisterne.

Disse forhold alene berettiger dog ikke til, at samfundet bør foretage denne store trafikinvestering; der må være noget mere og anderledes tungtvejende, der tæller, når vi skal vurdere betimeligheden af at bygge en bro, som jo ifølge overslaget, og i 1955-priser, vil komme til at koste rundt regnet halvanden milliard kroner. Det, der tæller i denne forbindelse, må være det spørgsmål, om man opnår sådanne samfundsmæssige gevinster ved at bygge en bro, at det samfundsmæssigt kan betale sig at etablere en sådan fast forbindelse over Store-Bælt. Der er vel ingen steder gjort videnskabelige og dyberegående undersøgelser af, hvilke samfundsmæssige fordele man opnår ved brobygning, men jeg tror, at sådanne gevinster vil være store og komme hele samfundet til gode.

En broforbindelse over Store-Bælt vil i høj grad kunne til at knytte Danmark sammen i et økonomisk hele. De handelsmæssige forbindelser mellem landsdelene vil blive livligere, og Danmark vil i højere grad, end det er tilfældet i dag, blive et fælles marked. Hvem det så vil komme til at gavne mest, Sjælland, de sjællandske købstæder og hovedstaden eller de fynske og østjyske købstæder, kan man kun gisne om. Broens etablering skulle jo også gerne komme til at betyde, at varerne fra og mellem de forskellige landsdele kommer til