

[Stærk Jøhansen.]

være, at den tidligere af folketinget givne førsteprioritet til en ordentlig forbindelse over Store-Bælt må fastholdes. En tunnelfærgeløsning, som man nu også ventilerer, er efter min opfattelse en ringere løsning end en bro med vejforbindelse. For det første binder den trafikken til statsbanernes køreplan og har altså samme ulempe, som man har i færgetrafikken. Derimod opnår man med en motorvejsforbindelse over bæltet, at dette er lige så let at passere, som det i dag er at komme over Lille-Bælt eller i øvrigt at komme fra ét sted til et andet. En vejforbindelse er åben alle døgnets 24 timer og skaber ikke i sig selv problemer for transportens tilrettelæggelse, men bidrager tværtimod til et roligere forløb af trafikken på et motorvejsnet, som allerede til dels er udbygget i forventning om en bro over Store-Bælt. Ved dette vejnets færdiggørelse og med en fast vejforbindelse over Store-Bælt ydes der et væsentligt bidrag til at nedsætte ulykkesfrekvensen på denne vigtige trafikårre.

For det andet er en tunnelfærgeløsning en ringere løsning end den nuværende færgeforbindelse derved, at biltogene er vanskelige at tilpasse efter de forskelligartede køretøjer, der skal overføres. Så vidt jeg har forstået, anvendes der én type jernbanevogne til personbiler, en anden til lastvogne og campingvogne og en tredje type til de helt store lastvognstog. Der er kun én måde, hvorpå statsbanerne kan sikre en nogenlunde fornuftig drift af disse sammensatte jernbaneforbindelser, nemlig ved et krav om forudbestilling, således at man på forhånd kender sammensætningen af den trafik, der skal overføres. Jeg tror, at trafikanterne selv med det i dag kendte nogenlunde fleksible bestillingssystem til færgerne ser hen til den dag, hvor forudbestilling kan ophæves og man frit kan passere over Store-Bælt.

Ministeren nævnedes, at den tid, det tager for tunnelfærgerne at passere bæltet, ikke væsentligt overstiger transporttiden i eget transportmiddel over en bro. Jeg tror, at denne tankegang er for optimistisk, fordi den forudsætter helt optimale forhold ved indladningen af de forskelligartede køretøjs-typer.

For det tredje må man umiddelbart tro, at en tunnelfærgeforbindelse med terminaler

må blive langt mere personalekrævende end en broforbindelse for vejtrafikken. Personalet må kunne klare spidsbelastningen, men skal også have løn i mere stille perioder, og lønudgiften er jo den driftsudgift, der er steget stærkest med inflationen. Man kan således meget vel tænke sig, at besparelserne på anlægsgudgifterne vil føre til øgede driftsudgifter.

Endelig skal jeg pege på, at en tunnelfærgeforbindelse i sig selv er en ubehagelig trafikform over lange strækninger, som der her er tale om. Hr. Horn var lidt inde på det. Jeg tror, mange mennesker vil være betænkelige ved at benytte en sådan tunnel, og at tunnelen måske vil være sårbar over for visse ulykker, der i omfang kan blive katastrofale. Der foreligger ikke i det hidtidige materiale oplysninger om, hvorvidt en tunnel på tværs af udsejlingen fra Østersøen er acceptabel for den internationale skibstrafik, herunder passagen for u-både.

Der er yderligere et forhold, som bør nævnes i forbindelse med tunnelfærgeløsningen, nemlig at denne binder trafikken under Store-Bælt meget stærkt til statsbanerne. Det er nok et spørgsmål, som må ansues i forbindelse med de tanker, der rører sig om jernbanernes rolle i det fremtidige trafiksystem. Som det kan ses af perspektivplanen, har banernes andel i det samlede indenlandske persontransportarbejde været relativt faldende, nemlig fra 12 pct. i 1960 til 7 pct. i 1967, medens biltransporten er vokset fra 56 pct. til 73 pct. Banerne har også haft en relativ tilbagegang på godstransportområdet, og her gør det samme sig gældende, nemlig at transportarbejdet er overtaget af biler. Det er muligt, at disse tal kan ændre sig, men med hele den strukturændring, der er sket for banernes vedkommende med nedlæggelse af urentable banestrækninger, er der næppe tvivl om, at såvel persontransport som godstransporten på de relativt korte strækninger i en overskuelig fremtid er afgivet fra banerne til bilerne.

Som jeg sagde det under trafikdebatten i 1969, er jeg af den overbevisning, at banernes vigtigste mission er transporten af tungt gods over lange strækninger og persontransporten i byområderne, først og fremmest den københavnske nærtrafik og formentlig også efterhånden de store provinsbyers nærtrafik. Om der endvidere med komfortable