

[Holmberg.]

Ministeren foreslår, at der bliver opkrævet overførselsafgift på de to foreslåede forbindelser. Det fornuftige i en sådan afgift, i alle tilfælde hvis den bliver stor, kan der nok sættes et spørgsmålstegn ved. Hvis det nedsætter brugen, bliver investering i disse anlæg mindre rentabel. Men jeg erkender, at hvis f. eks. Store-Bæltsoverfarten blev fri for afgifter, er det muligt, at der vil ske en forvridding af trafikken, da vi ved, at Kattegatruterne ikke kan sejle uden afgift.

Det er, ligesom vi kan læse i alt fald imellem linjerne, at det skal være DSB, der skal administrere begge forbindelser. Jeg kan udmærket godt forstå, at DSB kan være interesseret i det, for de ville på den måde reelt få monopol. Vi ønsker da DSB alt muligt godt, men det må dog erkendes, at selv i øjeblikket er deres takstpolitik på Store-Bælt ret så hårdhændet. Ingen vil i dag bestride det rigtige i, at DSB skal have fast forbindelse på Store-Bælt, hvad enten det bliver bro eller tunnel. Men der er alligevel grund til at gøre opmærksom på, når vi har trafikdebat, at det er ikke banernes skyld, at netop transportarbejdet her i Danmark har tabt andel, for de har på mange måder været dygtige, men det er udviklingen, som ingen kan ændre, selv med en anden takstpolitik, som efter min mening ville være forkert. DSB har afgjort tabt andel, og vi kan læse i det materiale, der er tilgængeligt for os, at DSB har ca. 10 pct. af trafikken, medens landevejene har ca. 90 pct. Endvidere kan vi se af statistikken, at hele stigningen i landværts transportarbejde i de sidste 20 år er tilfaldet lastvognene. Jeg mener ikke, det skal uddybes nærmere her, men kun nævnes, at DSB kun har 10 pct. af trafikken. Samtidig må vi konstatere et underskud på ca. 500 mill. kr. Der kunne måske være grundlag for, at vi engang ved en senere lejlighed også kunne drøfte den form for trafik her i Danmark. Vi har, som jeg sagde før, trafikdebat, og så mener jeg, det er relevant også at komme med denne bemærkning.

Til sidst kun dette, at trafikministeren og med ham sikkert andre her i salen åbenbart mener, at det vil være rigtigt med to forbindelser, som jeg nævnte: tunnel under Store-Bælt, hvor tog skal køre bilerne over, og til en pris på ca. 2 milliarder kr. Endvidere

Samsø landfast med Jylland, hvor prisen som nævnt er ca. 1 milliard kr., og så færge fra Samsø til Sjælland. Jeg er overbevist om, at vi er mange her i folketinget, der mener, at det er to halve løsninger, som tilsammen ikke kan give en hel og ordentlig løsning. Den samfundsøkonomisk rigtige løsning er vi mange der mener må være en 6-sporet vejbro og en 2-sporet jernbaneforbindelse over Store-Bælt.

Birthe Weiss: Der er vist ingen grund til at fortie, at der kan være en god del lokal egoisme med i spillet, når politikere drøfter de store trafikinvesteringer. For eksempel har det næppe overrasket nogen, at fynboerne og sydsjællenderne har haft svært ved at få øje på andre løsninger til en øst-vest forbindelse end en kombineret vej- og togforbindelse over Store-Bælt, og det er nok lige så oplagt, at en stor del af Jylland og Nordvestsjælland er nok så begejstret for en Samsølinje. Men når det er sagt, må man samtidig konstatere, at der ud fra et samfundsmæssigt helhedssyn er al mulig grund til at prioritere Samsølinjen højt, og jeg skal måske lige føje til Samsølinjen set i sammenhæng med en tunnelforbindelse for tog over Store-Bælt.

Grundene er gode, og vi kan i den forbindelse ikke spille tid på at diskutere snævre lokalinteresser. Først det meget konkrete, nemlig vejlængderne. Nord for linjen Vejle-Esbjerg vil der være kørselsbesparelser, som omregnet i tid og penge er meget væsentlige. F. eks. kan man nævne, at der fra København til Samsølinjens begyndelse på den østjyske kyst er 143 km, hvilket svarer til afstanden København-Odense. Med det som udgangspunkt er det kun et spørgsmål om simpel hovedregning at dokumentere besparelserne: f. eks. 153 km på ruten Århus-Kalundborg, 115 km på ruten Århus-København og så fremdeles.

Sammenfattende kan man sige, at Samsølinjen vil være den hurtigste og billigste løsning for ca. 60 pct. af befolkningen både i forhold til Storebæltsfærger og i forhold til en fast forbindelse til Fyn. Halvdelen af resten af befolkningen vil få nogenlunde lige langt over Store-Bælt og Samsø Bælt.

Når jeg nævner de tal, er det kun for at illustrere, at den ofte gentagne og derfor delvis accepterede påstand om, at den kom-