

[Birte Weiss.]

binerede bil- og togforbindelse til Fyn vil være den økonomisk mest forsvarlige løsning, ikke er holdbar. Derfor var det glædeligt, at trafikministeren i sin redegørelse her i dag dementerede den påstand, både med hensyn til anlægsudgifter og den pris, som den enkelte må betale for at komme fra den ene landsdel til den anden. I øvrigt må man ikke glemme, at vi for de penge, som en kombineret Storebæltsforbindelse koster, kan få både en Samsøforbindelse og en jernbanetunnel til Fyn.

Et af de andre væsentlige perspektiver ved Samsølinjen er den betydning, den vil få for egnsudviklingen. Nordjylland, Vestjylland og Midtjylland, som jo har store problemer i så henseende, vil få væsentligt kortere til København. Med den egnsudviklingspolitik, som vi fører her i landet, er det vigtigt, at de svage områder får den kortest mulige vej til de industrimæssige kraftcentre. Nordvestsjælland har i øvrigt også store vanskeligheder i så henseende, det er vanskeligt at skabe en tilstrækkelig industriudvikling i det område, og også her vil Samsølinjen være en stor hjælp.

Et sidste, men ikke mindre væsentligt træk ved ministerens redegørelse er, at den viser en nyorientering i forhold til den tidligere så tilbedte bilisme. Det betyder en højere prioritering af den kollektive trafik, hvilket utvivlsomt vil være i overensstemmelse med de kommende årtiers forbrugerønsker. Det er svært at forestille sig, at det med gode, bekvemme og først og fremmest hyppige offentlige transportmuligheder stadig væk vil blive betragtet som det eneste attraktive at race ud ad landevejen i hver sin forurenende blikdåse. Det vil sige, at jeg er ganske uenig med hr. Holmberg i, at man ikke kan ændre den udvikling. Dertil kan man også sige, at hvis vi erkender, at vi ikke kan ændre en udvikling, så har man i og for sig overflødiggjort politikerne. Trafikministerens forslag er med andre ord udtryk for noget, som ifølge skeptikere alt for sjældent er tilfældet her i tinget: det passer nem-

lig ikke bare til den aktuelle situation, men tager også den langsigtede udvikling med i betragtning.

Søgaard: Jeg forstår, at det er ministerens personlige opfattelse, at i spørgsmålet bro kontra tunnelforbindelse over Store-Bælt vil ministeren, foreløbig i hvert fald, sagen er jo ikke afklaret, foretrække en tunnelforbindelse. Nu lyder det selvfølgelig meget rationelt, at man sådan kan sluse de flest mulige mennesker gennem sådan et rør enten via en normal togforbindelse, hvor man sætter sig ind i et tog og kører, eller ved at bilen på en terminal bliver sat ind i et tilsvarende tog. Det lyder for mig meget rationelt, og det er vel noget af det, som man måske fremover på andre måder skal satse på, men ét er at have visioner for fremtidens transportsystemer, noget andet er, at livet på mangfoldige måder naturligvis ændrer sig, men ikke sådan lader sig sluse ind i et bestemt rørsystem, og derefter haver alle sig at rette. Jeg tror, at vi i mange år fremover vil opleve, at mange naturligt ønsker at bruge deres egen bil til personlig transport, mens andre foretrækker de mere kollektive midler som tog, busser osv., og selv om et nyt transportsystem allerede på nuværende tidspunkt begynder så småt at aftegne sig for fremtiden, vil vi sikkert i mange år endnu skulle tilrettelægge, jeg havde nær sagt det mest mulig liberale transportsystem i Danmark. Jeg tror, at ministerens opfattelse med hensyn til en tunnel under Store-Bælt desværre, hvis den bliver udformet i en anlægslov, allerede fra starten vil begrænse de efter min opfattelse meget liberale eller fleksible transportmuligheder, vi har behov for i en meget, meget lang årrække herhjemme endnu. Hertil kommer, at et sådant transportsystem gennem en tunnelforbindelse ikke bare vil ramme, skal vi sige den private bil-drift, men i meget høj grad også de forskellige former for kollektiv transport, som man måske kunne ønske sig at få med i samme køb. Derfor er det efter min mening kun en halv løsning, hvis ministeren til sin tid frem-