

[Sogaard.]

sætter et forslag til anlægslov, som går på en tunnelforbindelse under Store-Bælt.

Jeg forstår, at ministeren måske mener, at han hermed kan komme Samsøforbindelsens ophavsmænd i møde, og jeg forstår da udmærket godt, at han måske vil prøve at dele sol og vind lige, men som det er sagt her nogle gange, så tror jeg, man kommer til at vælge på dette område. Jeg tror ikke på to halve løsninger på denne måde. Jeg skal helt se bort fra, at der kan tales meget om kilometerfaktorer i denne forbindelse. Det er rigtigt, at hvis man ser på kilometerfaktorerne, er der mange i Jylland, der vil nyde godt af Samsølinjen, men skal man se på tidsfaktoren, er billedet straks et andet, som taler noget mere til fordel for en kombineret vej-jernbanebro over Store-Bælt. Jeg beder ministeren tage det, jeg her har sagt, med ind i sin overvejelse.

Jeg vil ydermere sige, at hvis man forestiller sig, at man kan løse Saltholmproblemet inden Storebæltsproblemet, vil man nok komme til at opleve den situation, at flyvepladsen på Saltholm simpelt hen vil medføre, at der simpelt hen vil blive stillet krav om sydlige broforbindelser; jeg tænker her først og fremmest på de sydlige med hensyn til Rødby-Femernruten, og ikke mindst hvis vi kommer i EF, vil disse krav blive forstærket, således at man simpelt hen ikke vil få muligheder for at placere andre større projekter af transportmæssig karakter i Danmark i en meget, meget lang årække. Når man til sin tid vil fremsætte forslag til anlægslov på dette område, vil jeg derfor bede ministeren om virkelig alvorligt at overveje, om ikke den kombinerede vej- og jernbanebro over Store-Bælt er den rigtige løsning.

**Dagmar Andreassen:** Da vi havde trafikdebatt i januar 1969, skete der det samme, som der er sket i dag, at alle partiernes ordførere giver udtryk for, at det ville være en fordel, hvis vi havde en bro over Store-Bælt. Det eneste, der skiller, er tidspunktet, hvornår vi skal have den. Det, der undrede mig dengang, og som jeg stadig væk undrer mig over, er, at når man har den indstilling, hvorfor tillader man så, at DSB fører den takstpolitik på Store-Bælt, som de gør. Barrieren, hindringen, på Store-Bælt er jo i

langt højere grad af økonomisk art, end den er en tidsmæssig faktor, og når det nu kniber med penge til den store investering på det tidspunkt, hvor vi egentlig gerne ville have den, så kunne vi få en hel del af fordelene ved en bro ved at sætte taksterne ned til det, det reelt koster at overføre bilerne på Store-Bælt.

Når hr. Horn siger, at al snak om toldgrænse er pølsesnak, må der vist være visse ting, hr. Horn ikke har bemærket. De gange, jeg har hørt udtrykket „toldgrænse“ benyttet, og hvor jeg selv har benyttet det, har det ikke gået på, at man tog penge for overførslerne, men på, at man tog et højere beløb, end det egentlig kunne forsvares ud fra omkostningerne ved overførslen, og jeg tror, at der er meget få, der virkelig for alvor tør benægte, at der ikke for overførsler af biler på Store-Bælt er tale om en overpris.

Selvfølgerig er der ingen af os, der kan sige, hvor stor den er, for vi kan ikke få et ordentligt regnskab fra DSB, men vi kan i hvert fald se, at overførslerne er meget dyrere pr. lastbil end pr. godsvogn, og vi kan også se, at på DSBs rute på Fynshav, som har samme længde som Store-Bælt, er taksterne ca. det halve. Vi kan også se, at Kattegatruterne, som ejes af private selskaber, har en takst, der ca. svarer til Store-Bælts til trods for en sejltid, der er næsten tre gange så lang. Og når jeg snakker om godstransporten, vil jeg da ikke undlade at bemærke, at taksterne for personbilerne er endnu mere grelle, og at det selvfølgelig også er med til at skille Danmark dér, hvor det faktisk burde hæftes sammen.

Nu ved jeg godt, at når man bor på Fyn og har megen forbindelse med trafikken på Store-Bælt, bliver man meget ofte beskyldt for, at ens synspunkter er farvede. Jeg vil derfor gerne læse op, hvad monopoltilsynet har skrevet i en skrivelse til ministeriet for offentlige arbejder den 18. august 1971 — det er altså i en større redegørelse om hele problematikken i forbindelse med, at DSB ville have lov til at sætte taksterne op sidste efterår og for øvrigt også fik det trods advarsler fra monopoltilsynet:

„Endelig kan nævnes, at det forelagte forslag til forhøjelser ikke fjerner den toldgrænse, som Store-Bælt i medfør af statsbanernes takstpolitik i realiteten