

[Alsing Andersen.]

benhavns centrum. Der ender de blindt, men har lokket en masse biltrafik ind til byens kerne, først og fremmest til brokvartererne Nørrebro, Vesterbro og Østerbro, hvis gader i forvejen er alt for overbelastet med lokaltrafik. Skal vi nu have denne motorvejstrafik ført ind dér og spredt ud i alle disse smågader, så gad jeg vidst, hvad der bliver tilbage af kollektiv trafik i Københavns gadenet. Busserne vil ganske simpelt ikke kunne komme igennem byen, hvis denne trafik får lov til at køre, som det altså nu ser ud til at den skal.

Vi må have en afvejning af, hvad kollektiv trafik og individuel trafik egentlig er, hvordan de skal bygges op, hvordan de fungerer i forhold til hinanden, og samfundsøkonomiske beregninger over plusser og minusser derved. Det ene kan ikke udelukke det andet. Også den kollektive trafik kræver motorgader. Kollektiv trafik er jo ikke udelukkende den skinnebårne trafik. Kollektiv trafik er bl. a. også busser, når vi snakker persontransport. I bytrafikken er det i høj grad busser, og busser kræver motorgadeanlæg, dels for sig selv, dels for at få trukket den individuelle trafik væk fra de beboelseskvarterer i byen, som skal betjenes af busserne. Derfor var jeg meget glad for at høre ministerens bemærkninger om, at man ikke blot kan bruge begrebet kollektiv trafik som et slagord eller som noget, der løser alle problemer. Kollektiv trafik rummer mange, mange problemer; hvori også indgår udbygning af gadenettet. Jeg var som sagt meget glad for at høre ministeren sige — og jeg tror, det er første gang, det er blevet sagt så officielt — at begrebet kollektiv trafik omfatter mange, mange forskellige ting, som vi vist ikke endnu har analyseret til bunds. Jeg ser med glæde hen til, at vi kan få en nærmere debat og analyse af disse problemer i folketingets trafikudvalg.

**Niels Ravn:** Det lyder meget besnærende, når ministeren og adskillige andre med ham forsøger at foregøgle befolkningen, at man for de samme midler ved en anden planlægning kan få såvel en fast forbindelse ved Store-Bælt som den såkaldte Samsølinje. Det er naturligvis til en vis grad rigtigt, men vi må også se, hvad vi får for pengene. I stedet for den kombinerede vej- og jernba-

nebro ved Store-Bælt får vi en tunnelforbindelse udelukkende for banedrift. Jeg skal ikke kommentere det, men kun sætte en streg under det, mit partis ordfører, hr. Stæhr Johansen, har sagt i så henseende. Jeg er 100 pct. enig i det. Jeg vil også gerne henvise til hr. Søgaards udtalelser, der var som talt ud af mit hjerte.

Hr. Guldberg sagde i formiddags, at tiden var løbet fra dem, der fortsat talte om en vejforbindelse over Store-Bælt. Jeg vil omskrive det og sige, at jeg tror, tiden er løbet fra dem, der ikke vil erkende, at bilen er et transportmiddel, der er kommet for at blive, og at der stadig væk vil blive flere biler. Derfor vil behovet for forbindelseslinjer mellem landsdelene også med hensyn til biltransport fortsat være stigende. Det viser alle de prognoser, vi kender indtil dato. Derfor vil en fast forbindelse ved Store-Bælt uden en samtidig vejforbindelse efter min mening være en fuldkommen anakronisme.

Vi ved, at vi kan få denne forbindelse for ca. 3 milliarder kr. i 1971-priser. Så lyder det meget besnærende, når ministeren siger: ja men ved at nøjes med tunnelforbindelsen og en baneforbindelse kan vi spare ca. en milliard kroner, når vi regner udgifterne til terminalanlæg i land med osv. Denne milliard vil ministeren så bruge til den såkaldte Samsølinje. Ja vel, men hvad er det for en Samsølinje, vi får for denne milliard? Vi får gjort Samsø landfast med Jylland; og så kan vi flytte Storebæltsforbindelsen op mellem Sjælland og Samsø. Det må så være deres mening, der taler for denne linje, at vi på et eller andet tidspunkt også her skal have en fast forbindelse, enten i bro eller tunnel; der i dimensioner er nogenlunde lig med den anden Storebæltsforbindelse. Det er det, man overser, når man taler om Samsølinjen.

Hvis man har disse milliarder yderligere i lommen i de nærmeste årtier, kan man tale om disse to ting. Men man har ikke disse milliarder. Den økonomiske situation i dag tyder ikke på, at vi har dem, og perspektivplanen giver ej heller udsigt til, at vi vil få dem. Vi vil altså i meget lang tid frem; så langt vi vel kan skue i dag; ganske vist kunne få gjort Samsø landfast med Jylland, men på stykket fra Samsø til Sjælland, der stort set svarer til den nuværende Storebæltsforbindelse, må vi beholde færgerne. Så