

[Ministeren for offentlige arbejder.]

fra Kastrup til Saltholm. Jeg vil godt sætte et spørgsmålstegn ved, om man kan vente med øst-vest forbindelserne. For det første løber der en række omkostninger på i den tid, man venter, til færgemateriel og til ekstra bygning af veje, og hr. Guldberg ved jo lige så vel som jeg, at der kan være pres på nogle af de sjællandske veje, rettede sig mod de færgelejer, hvorfra Kattegatruterne mod Jylland udgår.

Dernæst kommer der et synspunkt ind, som vi nok har debatteret for lidt, nemlig hensynet til en af de stærkeste bærere af den kollektive trafik, nemlig statsbanerne. Synspunktet må her være det, at de danske statsbaner mere end noget andet i deres virksomhed er hæmmet af to flaskehalse. Den ene flaskehals gælder i relation til Sverige i HH-linjen; den anden flaskehals gælder i relation til Store-Bælt. Vi kan meget vel, hvis vi fortsat udskyder en fast forbindelse over Store-Bælt, komme i den situation, at statsbanernes underskud vokser så katastrofalt, fordi de ikke har rimelige og lige konkurrencemuligheder i forhold til den øvrige individuelle trafik, at stærkere og stærkere kritikere fortsat vil beskære DSBs aktivitet. Jeg skal ikke præcis holde hånden over DSB som sådan. Men jeg skal holde hånden over DSB som bærer af den kollektive trafik, for det er for sent at rette det op, hvis vi på et tidspunkt alle erkender nødvendigheden af den kollektive trafik, men ikke har nogen bærere eller nogen organisationer, som kan varetage den kollektive trafik.

Derfor forestiller jeg mig, at der i realiteten er præcis lige så store beløb på spil, hvis vi ikke én gang for alle bliver enige om her i folketinget at give den kollektive trafik og bærerne af den kollektive trafik, herunder særlig DSB, en chance. Chancen vil ligge i, at vi for en række af de mellemlange og lange distancer øger den kollektive transportmuligheds konkurrenceevne i forhold til den individuelle.

Jeg nævnte nogle tal, som egentlig ikke, uanset at de er ret lettilgængelige, er indgået særlig stærkt i debatten. Hvorfor taler de, der ønsker den store Storebæltsløsning med både bane og vej, så stærkt for denne løsning uden at tage i betragtning, at en del af biltrafikken, en del af den individuelle

trafik, naturnødvendigt vil overgå til banerne, når man kan komme fra København til Odense på 1½ time, fra København til Trekantområdet på 2 timer, fra København til Esbjerg og fra København til Århus på ca. 2½ time? Vi behøver ikke at snakke så meget om, hvor harmonisk en tunnelfærgeløsning vil være i forhold til motorvejene på Sjælland og på Fyn, for det, der vil ske, er, at en stor del af trafikken vil blive overført til det kollektive, ganske enkelt fordi det kollektive vil være uden konkurrence, både i forhold til den nuværende individuelle transport og andre kollektive transportformer, herunder en stor del af indenrigsflyvningen. Det er nok det, der er sagens realitet, og det vil sige, at de gener, man mener at kunne anføre i forbindelse med tunnelfærgerne — selv om jeg i og for sig anser disse gener for at være overordentlig beskedne, i det omfang de overhovedet er til stede — vil få betydning for et meget beskedent trafiktal, efterhånden som flere og flere vil foretrække den kollektive løsning, fordi den er uden for enhver form for konkurrence.

Spørgsmålet om København og de københavnske trafikforhold har været inddraget i billedet af en række talere. Udgangspunktet må her ligeledes være det, jeg var inde på indledningsvis, nemlig at vi må afvente den rapport, som er under udarbejdelse af DSB og vil være færdig til efteråret, og som indeholder en vurdering af, om den tunnel, der i dag er løv om, nemlig Citybanen fra 1965, har de rette linjeføring, og om man skal forlange en række af de nuværende S-togslinjer og da hvilke. Men som jeg gjorde opmærksom på før, kan dette spørgsmål ikke stå alene, for vi ved — og hr. Støhr Johansen ved det bedst af alle — at før vi kan træffe disse beslutninger om nærtrafikken, løber vi ind i visse organisatoriske problemer, idet vi står med en lang række ejere. Det ved vi allerede i dag, og derfor kan vi lige så godt så hurtigt som muligt få de pågældende ejere af de kollektive transportmidler i København sat sammen om et bord med henblik på at få dannet Hovedstadens Trafikselskab, hvori de pågældende ejere bør indgå, hvor de pågældende ejere bør træffe disse beslutninger om de anlæg, jeg har nævnt, og hvor de pågældende ejere må deltage i driften, idet det nok er en illu-