

[Horn.]

der skal føres om luftrummet vedrørende Saltholm, vil søge almindelig enighed mellem de tre SAS-lande — det er jo Nordens mest kontante udtryk for samarbejde — om, at man, når man nu snart skal beskæftige sig med forlængelsen af konsortiaaftalen, da skaffer denne et rimeligt åremål, sådan at man ved, hvor man står på dette felt.

Jeg skal nu gøre nogle bemærkninger om de to forslag, ja, tre er der for så vidt, idet man, jeg ved ikke for hvilken gang, fra konservativ side har fremsat dette, om jeg så må sige, demonstrationsforslag, forstået på den måde, at det er, ligesom man fra konservativ side forestiller sig, at man ved at fremsætte dette forslag skulle kunne få befolkningen til at føle, at man fra konservativ side var mere optaget af at lave en fast forbindelse over Store Bælt end andre partier. Det har jo intet med virkeligheden at gøre.

Vi er i den situation som forudsat i 1960'erne, da vi afgav betænkning i Storebæltskommissionen, at vi nu har tid på os til at kunne gennemføre disse anlæg, idet vi dengang regnede med, at lønsomheden ville indtræde i begyndelsen af 1980'erne. Vi har haft det held, at der i mellemtiden er afholdt en idékonkurrence, som har givet muligheder for at forbedre en række detaljer i projektet. Det ændrer ikke de konklusioner, som er fremlagt for tingets medlemmer ved de alternative muligheder i den betænkning, som nu sidst er fremlagt, hvor forskellige tunnelloøsninger indgår som noget realistisk under bestemte forudsætninger. Der er delte meninger her også i vort parti. Når vi i kommissionen i sin tid så bort fra tunnelloøsningen, var det, fordi denne form rent teknisk ikke var tilstrækkelig udviklet til at kunne konkurrere med en broforbindelse. Der er sket meget siden, og når vi dengang heller ikke mente, at Samsøprojektet havde noget på sig, var det også under andre forudsætninger end dem, vi kender i dag.

Vi mener ikke, at vi her skal fordybe os i en diskussion om detailforhold, om tekniske

ting. Det er derimod naturligt, at udvalget tager sig god tid til at drøfte disse spørgsmål og få dem belyst, da vi ved, at kommuner og amtskommuner på begge sider af Store Bælt og beboerne på Samsø interesserer sig stærkt for Samsøprojektet. I socialdemokratiet er vi dog langt overvejende af den opfattelse, at regeringens forslag er realistisk, og som vi tidligere har givet udtryk for, må Samsølinjen nærmest opfattes som et supplement til en fast forbindelse over Store Bælt. Personlig skal jeg medgive Samsøtanken, at transportøkonomisk har den en ikke ringe bærekraft ud fra den ganske enkle sandhed, at den billigste transport mellem to punkter med så store befolkningsunderlag er en lige linje imellem disse punkter. Men der indgår i Storebæltsanlægget flere forhold, som foreløbig opvejer den gevinst, der kunne være ved at udnytte denne teori med den lige linje fra punkt til punkt.

Vi kan ikke få en jernbane i Samsølinjen, og ingen tænker vel på at nedlægge jernbanelinjen mellem København og Jylland, selv om vi må være klar over, at hvis vi skal få den rigtige udnyttelse af jernbaneanlægget, må vi også være parat til at føre en ganske bestemt transportøkonomisk politik her i landet. Så er der store muligheder for DSB, og med den modernisering, som DSB foretager i disse år, skulle de også gerne have den mulighed ad åre.

Man kunne tage en lang række tekniske og andre praktiske spørgsmål ind i denne debat. Jeg skal blot nævne, at afviklingen af færgeberedskabet og den situation, som opstår i de to færgebyer, må vi vende tilbage til, når driftsselskabet skal i gang med at bringe disse forhold ind i en anden bane.

Det er jo anført i §§ 5 og 6, hvorledes dette er tænkt. Vi er naturligvis klar over, og det er også forudsat i lovforslaget, at man vil vende tilbage til disse spørgsmål her i folkettinget, når der skal træffes endelig beslutning. Det samme gælder spørgsmålet om storlufthavnen på Saltholm.

Der vil nok være delte meninger om bygherreproblemet vedrørende Store Bælt,