

[Guldberg.]

Efter min mening er det rigtigt at indrette takster og afgifter sådan, at det kan betale sig at bruge den korteste vej, og således at alle dele af landet kan få fordel af et trafik anlæg. Gør man det, bortfalder begrundelsen for at ofre fra 1 til 1,4 milliarder kr. mere for at få en større kapacitet på Store Bælt efter år 2000.

Store Bælt skal i øvrigt ses i forbindelse med det europæiske transportsystem, og dér er helt nye linjer på vej. Der er ingen store industrilande, der længere kan klare deres godstransport på motorvejene. De er alle i fuld gang med at udbygge anlæg for kombineret transport på bane og vej, så de lange stræk sker på bane og de kortere på vej, ganske som man fra arilds tid, eller i vejtrafikens tid, har haft kombinationen af skib og vej. Det sker med containere, det sker med det, man kalder rygsækmetoden, hvor hele bilen følger med. Det er jo ikke ualmindeligt, at man på landevejene møder små biler kørende på store biler. Hvorfor kan små biler ikke køre på tog? Det gør de også, og man udbygger systemet efter det. Det er det, der bliver fremtidens transportform. Forbindelsen mellem England og Frankrig bliver også bygget efter denne metode. Bro-løsningen er altså ikke blot den dyreste, men den er også i modstrid med det transportsystem, man er i gang med at udbygge. Selvfølgelig kan man sige, at man kan bygge broen først og derefter bruge den til overførelse af biltog, for det er nærmest det, man må regne med vil blive tilfældet.

Der står i bemærkningerne, at den valgte løsning vil være bedst egnet til at samle så bred tilslutning til anlæggets iværksættelse som muligt. Jeg spørger alligevel, om vi ikke skal kigge nærmere på det, og om det ikke er at undervurdere både folketingets medlemmer og vælgernes indstilling. Det er jo næsten at sige, at man er parat til at betale for at få et større flertal. Mon ikke også den fasttømrede konservative Storebæltsfront vil være til at tale med? Det er heller ikke ligegyldigt, hvor længe det varer at få den faste forbindelse udført. Jeg vil sætte et spørgsmålstegn ved, om det er uafhængigt af, hvor meget der skal bruges om året, mens det står på, og om man starter med at projektere noget, der hviler på en forældet

tankegang, og som man risikerer at måtte forlade, inden man kommer i gang med det.

Det er rigtigt, skal jeg slutte med at sige, at der har været ført en langvarig og kraftig agitation for den bro, og det gør selvfølgelig, at det er en stor opgave, hvis man vil gå i gang med en anden løsning. Men jeg håber, at andet end galluporaklets hvisken kan trænge igennem den larm, og at vi i udvalget kan få bred tilslutning til de mest rationelle og fremsynede løsninger. Det gælder for begge projekterne, at uanset at de kan betale sig og kan finansieres ved lån, skal de betales af brugerne, og derfor er det til syvende og sidst folketingets ansvar at bære sig så fornuftigt ad som muligt.

Holmberg: Mit indlæg i debatten kommer fortrinsvis til at dreje sig om Store Bælt, idet jeg er enig med hr. Guldberg i de betragtninger, han gjorde gældende om Saltholm. Jeg er knap så enig i de sidste bemærkninger om den tekniske løsning på Store Bælt.

Der er ingen, der kan sige, at vi går uforberedt til denne debat. I og for sig har det været diskuteret de sidste 25 år, vi har fået flere rapporter — den sidste i tre kæmpebind — og jeg mener, der er meget god og oplysende løsning for os, der skal være med til at træffe beslutningen. Men det er da klart, at politisk og økonomisk melder der sig det problem, om vi har råd, hvilken teknisk løsning der skal vælges, om vi skal have flere øst-vestforbindelser — her tænker jeg på den såkaldte Samsølinje — om der er andre trafikønsker, som skulle have højere prioritet, og om det i det hele taget er rigtigt med en statsbro. Det er ting, som vi selvfølgelig i udvalget skal drøfte.

Men derudover har vi et helt katalog af ønsker. Vi har Saltholm, som allerede er nævnt, vi har København-Malmøforbindelsen, som finansielt vel klares på en særlig måde, og vi har forbindelsen Helsingør-Hålsingborg. Der er slet ingen tvivl om, at det vil være en ganske god forretning at bygge en bro her i stedet for at bruge de mange millioner på færgelejer. Så kan vi jo håbe, at de to jernbanestyrelser i Danmark og Sverige ret hurtigt kan komme frem til realitetsdrøftelser og nå et resultat. Jeg vil gerne spørge ministeren, hvor langt de i det hele taget er fremme, og hvilket oplæg de