

[Holmberg.]

har fået. I kataloget læser vi også om anlæg af en bro over Østersøen fra Fehmarn til Lolland, over Fehmarn Bælt, og som nævnt om Samsøforbindelsen. Men regeringen har efter min mening gjort det realistisk op og sat Saltholm og Store Bælt højest på hit-listen.

Se, vi har jo mange gange her i folketinget drøftet de faste forbindelser. Sidste gang drøftede vi fortrinsvis to, nemlig tunnelen under Store Bælt og en dæmning eller bro fra Jylland til Samsø kombineret med en færgeforbindelse til Sjælland. Vi følte dengang, at ministeren havde en svaghed — på samme måde som hr. Guldberg åbenbart også har — for netop tunnelen og Samsølinjen. Men nu har i alle tilfælde ministeren besindet sig og droppet Samsølinjen, i alt fald foreløbig, og stillet forslag om en kombineret bro over Store Bælt med 6-sporet motorvej og 2 jernbanespor.

Også her gælder det, at vi ikke møder uforberedt, for den tidligere minister, hr. Guldberg, fik undersøgt en hel del om den såkaldte Samsøforbindelse. Beregningerne kan vi læse i bind II, og konklusionen er egentlig, at skal der være nogen fornuftig mening i det, skal det være forbindelse helt over fremfor at ofre ca. 1 milliard kr. på en fast forbindelse fra Jylland til Samsø for så at skulle sejle fra Samsø til Sjælland. Det er godt, at vi har fået noget materiale herom, og at ministeren så har opgivet den tanke.

Jeg sagde sidste gang, vi havde trafikdebatt her i folketinget, at tunnelen under Store Bælt og Samsøforbindelsen måtte vi betragte som to halve løsninger, og det har aldrig kunnet give en hel løsning. Det er stadig min mening.

Af de to tekniske løsninger har så tunnelen under Store Bælt, eller den såkaldte biltogets løsning, fået en form for anbefaling af teknisk udvalg. Teknisk udvalg foreslår en fast forbindelse, og en fast forbindelse er vi alle sammen enige om. Men de har åbenbart en svaghed for den faste forbindelse som tunnel, og på kort sigt kan der også godt opstilles beregninger over det rigtige heri. Men jeg er meget enig med regeringen, når den alligevel har foretrukket den kombinerede bro. Der er ingen grund til her at polemisere mod det tekniske udvalg, men når de forudsætter nøjagtig den samme trafik, er jeg helt overbevist om, at de tager fejl. Des-

uden tager udvalget ingen stilling til det teknisk sårbare i jernbanetrafik på ét spor i hver retning. Det er i alle tilfælde noget, som også skal med i overvejelserne, når vi her i folketinget skal træffe beslutning.

Jeg har grund til at gøre opmærksom på, at tidligere sagkyndige har haft en anden opfattelse. Her kan vi tænke på betænkning nr. 508, afgivet november 1968, bind I, s. 77-92. Her konkluderer arbejdsudvalget for så få år siden, at ved en sammenligning må tages i betragtning, at et tunnelfærganlæg ikke kan give en så tilfredsstillende trafikbetjening som en broforbindelse — netop tilfredsstillende trafikbetjening. Jeg er overbevist om, at der kan anføres mange betragtninger, måske også følelsesmæssige, herom, men hvis de er med — og det er jeg overbevist om at de er — tæller også de.

På ét punkt er de to arbejdsudvalg i hvert fald enige, og det er om noget meget væsentligt, nemlig at en 2-sporet tunnelfærgе ikke kan påregnes at have kapacitet nok stort længere end til 1995, op til år 2000. Jeg indrømmer, at afgiftspolitikken naturligvis spiller ind; ved højere afgifter kan kapaciteten strækkes længere, ved lavere eller ingen afgifter måske lidt kortere.

Perspektiverne for den faste forbindelse, hvad det nu end bliver, som vi i øvrigt er enige om, er mange. Der er grund til her ved første behandling at gøre opmærksom på, at det får mange følgevirkninger, og at der bliver et ret stort minus for flyvetrafikken fra Jylland til København. Vi ser på side 54 i bind II fra det tekniske udvalg, at der regnes med en ret stor nedgang, lidt forskellig for fritids- og erhvervstrafik. Alle flyverterne er nævnt, og lad mig her bare nævne yderpunkterne. Jeg kan nævne, at den formodede procentvise nedgang som følge af Storebæltsforbindelsen for Ålborg er ca. 18, for Odense ca. 46, og for Billund ikke mindre end 49. Det var fritidstrafik; det er noget mindre for erhvervstrafik. Et minus vil der også være for vel alle Kattegatruerne. Men til gengæld bliver der selvfølgelig et ret stort plus både for person-, turist- og lastbiler og for DSB — de kunne som bekendt også godt trænge dertil. Det bliver jo fortrinsvis DSB, der tager flypassagererne. Det er ikke sagt for på nogen måde at dryppe malurt i bøgeret i vores enighed om det rigtige i den faste forbindelse. Men det er na-