

## [Bilgrav-Nielsen.]

færgefart, vurdere omkostningerne derved og trafikanternes omkostninger ved forskellige takstniveauer osv. osv. Jeg mener, at man har nærmet sig meget tæt til det, man kan kalde en samfundsøkonomisk vurdering af et trafik anlæg. Det er, hvad vi adskillige gange har efterlyst, når vi har stået over for at skulle tage stilling til store trafikprojekter, og det er, hvad vi i særlig grad før beslutningen om Saltholmlufthavnen har forlangt.

Om forslaget til en fast forbindelse over Store Bælt kan jeg sige, at vi i den radikale gruppe er interesseret i under det udvalgsarbejde, der kommer, at få foretaget flere vurderinger af forholdet mellem bro-løsningen, som er foreslået af regeringen, og en tunnelloøsning.

Jeg har nok bemærket, at der indtil nu i debatten har været fremsat skarpe standpunkter og taget en ret så klar stilling, hvilket kunne tyde på, at de, der har bragt indlæggene, har en evne til at se længere ud i fremtiden end andre. Jeg synes, det er værd at holde fast ved, at hvis man sætter sig som et principielt mål — og det har der været i det mindste ét indlæg der gjorde — at man ikke ved en fast forbindelse vil tillade bilisterne selv at køre over, må man have gjort sig nogle forestillinger om, hvad konsekvenserne bliver. Det er klart i Storebæltbetænkningen, at man foreslår en tunnelloøsning som en første etape, men det er lige så klart, at man ikke i betænkningen gør sig nogen forestilling om, at man kan fortsætte med at transportere gods og biler på jernbanevogne. Man forestiller sig på et eller andet tidspunkt som supplement en bro, således at bilisterne selv kan køre over. Jeg vil gerne stille det spørgsmål til dem, der mener, at det eneste helt rigtige under alle omstændigheder er bilfærgeløsningen, om de mener det så konsekvent, at vi, uanset hvordan trafikken udvikler sig, i al fremtid skal have tunnelkapacitet nok og færgekapaцитet nok til, at vi kan fortsætte denne transport.

Det er min opfattelse — men som sagt ønsker vi disse ting nærmere belyst i udvalget, inden vi tager endelig stilling til dem — at bro-løsningen trods alt må siges at være den bedste, den mest endelige løsning. Jeg ved godt, at der samfundsøkonomisk er

nogle betragtninger, der kunne tale for tunnelloøsningen. Men i betragtning af, at indstillingen fra udvalget bygger på, at tunnelen står færdig allerede i 1980, og at man regner med, at når vi når frem til 1995, er kapaciteten af dette anlæg opbrugt, ligger der altså heri, at jo længere vi udskyder færdiggørelsen af det første anlæg over Store Bælt, des mindre er der, der taler for, at man skal begynde med den billige løsning. Det synes jeg vi skal dvæle lidt ved i udvalget. Nu kan vi jo ikke blive færdige i 1980, men jeg synes, vi skal prøve virkelig at grave i, om det er realistisk at regne med, at den første forbindelse kan være klar allerede i 1982, og om vi ikke snarere realistisk må regne med 1985.

Det er også et spørgsmål om tilvejebringelse af den nødvendige kapital til at gå i gang med anlægget. Vi er åbne over for ministerens forslag om, at man skal oprette en statslig forvaltningsvirksomhed, statsbroen Store Bælt. Jeg forstår på hr. Stæhr Johansen, at han ønsker en anden løsning. Jeg synes ikke, vi skal binde os for stærkt til disse mulige løsninger endnu. Ét er nok i hvert fald sikkert: uanset om vi skal investere i statslig eller privat regie, er det på det samme grundlag, vi skal gøre det, nemlig i forhold til samfundets samlede bæreevne. Ganske vist var det hr. Stæhr Johansens opfattelse, at man netop kunne tilvejebringe kapitalen, hvis det var en privat virksomhed, der stod for anlægget og driften. Men det må foreløbig stå hen som et postulat. Jeg synes, vi skal prøve at undersøge det lidt nærmere. Det er klart, at det drejer sig om at få den mest rentable form. Vi må regne med, at hvis vi skal etablere dette anlæg i privat regie, skal der være plads til en rimelig fortjeneste på anlægget, og det kan jo føre med sig, at vor kontrol over afgiftsniveauet ikke bliver den samme, som når vi har det i statslig regie. Jeg mener, det er forhold, som vi må tage op til virkelig seriøs og fordomsfri bedømmelse i udvalget og ikke binde os for stærkt på forhånd.

Men det er væsentligt, synes jeg, at vi får et afgiftsniveau på den faste forbindelse, som står i forhold til omkostningerne ved at drive den og få forrentet og afskrevet låne- ne. Det er jo sådan i øjeblikket — det er vel nærmest en offentlig hemmelighed — at taksterne på Store Bælt er betydelig højere