

[Bilgrav-Nielsen.]

en parallelbane til den, tror jeg, at megen kritik imod lufthavnen ville forstumme. Det er den, man frygter. Jeg er derfor enig med hr. Guldberg, når han nu rejser spørgsmålet, om det er rimeligt at satse på tværbaner. Jeg forstår godt, at hr. Guldbergs spørgsmål alene var møntet på Saltholm lufthavn, men kan man undvære dem på Saltholm, må man jo også kunne undvære dem i Kastrup.

Med disse ord skal jeg tilsige en velvillig behandling af forslaget om anlæg af en fast forbindelse over Store Bælt.

Arne Larsen: Spørgsmålet om at anlægge en fast forbindelse over Store Bælt har været diskuteret i offentligheden, ja, også her i folketinget, snart gennem 35 år. I 1948 nedsatte folketinget en kommission om Storebæltsproblemet. Den afgav betænkning i 1960. Senere nedsattes endnu et arbejdsudvalg, som kom med en betænkning i 1968, og i september 1970 nedsattes et teknisk udvalg, som kom med en rapport i november 1972. Man kan altså ikke klage over, at dette problem ikke er blevet meget, meget grundigt behandlet. Det er blevet vendt og drejet på alle leder og kanter, men karakteristisk nok er det, at jo længere man trak beslutningen ud om at anlægge denne faste forbindelse, jo større behov blev der for undersøgelser, nye problemer skulle endevendes osv. Sådan er det gået med så meget i dansk trafiklovgivning. På et eller andet tidspunkt er man blevet enig om, at nu skal man nok løse det på den og den måde, men så udskyder man beslutningerne, og når der så er gået nogle år, skal vi til at endevende problemet igen. Og når vi begynder forfra, viser det sig, at den løsning alligevel ikke er tilfredsstillende, som vi fandt frem til for år tilbage.

Hen ad vejen, mens vi har diskuteret en fast forbindelse over Store Bælt, har vi jo klaret trafikforbindelsen, og den er da blevet klaret på en ret så tilfredsstillende måde. Der er vel næppe nogen, der vil påstå, at vi ikke har en udmærket færgeforbindelse over Store Bælt, som indtil videre har løst sin opgave ganske tilfredsstillende. Vi har både et anlæg for personer og gods, og vi har et anlæg for biler. Teknikken skrider jo fremad, og vi kan forvente yderligere fremskridt med hensyn til større og bedre, hurtigere

færger, bedre terminaler osv., så der er ikke noget, der indicerer, at vi ikke ville være i stand til at klare vores trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark ved hjælp af færger, således om vi gør det i dag ved Store Bælt.

Det er et helt andet problem, man kører op som det helt store, og det er spørgsmålet om den tid, vi spilder på Store Bælt ved, at vi skal sejle i stedet for at køre. Nu har man regnet ud, at man ved at lave en fast forbindelse rundt regnet kan nedsætte rejsetiden over Store Bælt med ca. 1 time: 60-70 minutter. Og så kan man jo prøve på at omregne, hvad det at spare 1 time betyder rent samfundsøkonomisk. Hvis man regner med ca. 10 mill. mennesker, der befordres over Bæltet om året, og man sætter den sparede time til 20 kr., ja, så har man altså en samfundsmæssig gevinst på 200 mill. kr. om året ved at lave en fast forbindelse. Men er det tilstrækkeligt til at motivere, at vi laver denne faste forbindelse?

Der er dem, der tror, at vi kan bygge et anlæg til 3 milliarder kr. og så stille det gratis til disposition for borgerne her i landet. Det tror jeg nok er en noget letsindig omgang med kendsgerningerne, for nogle skal jo betale, og så bliver det skatteyderne i stedet for dem, der skal bruge anlægget. Nogle tror altså, at vi enten kan komme gratis over, eller at vi kan nedsætte de nuværende takster med 50 pct., men det koster immervæk nogle penge at lave dette anlæg. Hvis man adskiller det således, at man siger, at de, der benytter jernbaneanlægget, skal betale for det, de benytter, og de, der benytter vejanlægget, skal betale for det, de benytter, ja, så kan man stille det op sådan, at det kommer til at koste ca. 1½ milliard kr. godt og vel at lave en vejforbindelse, hvortil kommer renter af lånene i byggetiden, således at det er ca. 2 milliarder kr., som skal forrentes og afskrives, anlægget skal vedligeholdes, driften skal holdes i gang osv. osv. Det er mange kroner, der skal ind i kassen hver dag for at klare det problem. Jeg er lige ved at sige, det er 1 mill. kr., der skal i kassen hver dag i afgifter, for at man kan klare den side af sagen. Jeg tror derfor ikke, man kommer uden om afgifter.

Som tiden er gået, har trafikken mellem landsdelene, mellem Øst- og Vestdanmark,