

[Arne Larsen.]

jo også fundet nye veje. Vi har fået en udvikling af de nordlige ruter over Kattegat, og de har overtaget en ganske betydelig del af trafikken. Trafikken på Store Bælt i forhold til den samlede trafik mellem Øst- og Vestdanmark er jo faldende, det er en kendsgerning. Ca. 70 pct. af den del af trafikken, der skal foregå fra Østdanmark til Vestdanmark, kommer fra Midtjylland og fra den nordlige del af Jylland, og disse trafikanter ville måske ganske naturligt foretrække, sådan som også andre ordførere har været inde på det, en mere direkte linje, nemlig over Samsø-Kattegat. Det er helt givet, at det er et problem, som vi også kommer til at se på, og som vi må løse på et eller andet tidspunkt. Spørgsmålet er, om det tidspunkt egentlig ligger så langt ude i fremtiden. Da mange af trafikanterne må køre en stor omvej for at komme over Store Bælt, er det slet ikke sikkert, det er så attraktivt alligevel, at vi får en fast forbindelse. Hvis man kan flytte sig fra Jylland til Sjælland på 1½ time, så er det jo ikke givet, at man foretrækker en omvej på 2-3 timer, fordi vi får en fast forbindelse.

Vi har også set en udvikling i det indenrigske flyvet net herhjemme; det har fået en større og større betydning. Provislufthavnene er blevet udbygget, og det er også sikkert, at denne trafik vil stige; tallene viser jo, at der er en stigning i trafikken på provislufthavnene på 15 pct. om året. Mange af disse lufthavne vil, til trods for at vi har en fast forbindelse over Store Bælt, have et meget stort trafikunderlag.

Forbindelserne til kontinentet går jo heller ikke over Store Bælt og lader sig næppe tvinge over Store Bælt. Vi udvikler linjer til kontinentet — Gedser-Warnemünde, Rødby-Puttgarden — og der er ingen, der skal fortælle mig, at fordi vi får en fast forbindelse over Store Bælt, så går alle de internationale tog fra Skandinavien og til kontinentet over Store Bælt. Det er jo en omvej, det vil tage længere tid. Derfor tror jeg, at de veje, som mere eller mindre er indarbejdet, og som eksisterer i dag, de bliver ikke så nemme at likvidere, fordi vi får en fast forbindelse over Store Bælt.

Der er mange problemer i forbindelse med etablering af en fast forbindelse over Store Bælt. Den koster som sagt ca. 3 milliarder

kr., og man skal altså nøje undersøge, hvor stor nyttevirkningen egentlig bliver af dette anlæg. Naturligvis, hvis vi afskaffede alle takster, således at man kunne køre og transportere gods frit uden betaling, så vil jeg nok tro, at nyttevirkningen blev stor. Men det er som sagt et meget stort problem, om det overhovedet kan lade sig gøre.

Man har rejst det spørgsmål, hvem der egentlig kommer til at tjene på en fast forbindelse over Store Bælt. Nogle har den forestilling, at den vil være til gavn for jernbanerne, for DSB, og jeg skal da ikke udelukke, at nogen trafik vil blive flyttet over til jernbanerne og ny trafik vil blive dannet, fordi man får det faste anlæg. Men tror man ikke inderst inde, at det alligevel vil blive vejtrafikken og lastbiltrafikken, der vil få endnu større godsarbejde og transportarbejde i det øjeblik, vi får en fast forbindelse over Store Bælt? Jeg er svært bange for, at det vil gå sådan, således at DSB kommer til at miste yderligere andele af godstransportarbejdet her i landet.

Når alt dette er grundig gennemtænkt, og såfremt vi beslutter os for at bygge en fast forbindelse, så bliver spørgsmålet: hvilken løsning skal vi så vælge rent teknisk? Der er mange muligheder, og teknisk udvalg peger jo på en halv snes forskellige muligheder, og kombinationer. Skal vi se økonomisk på det, peger det mod en tunnelloøsning med to jernbanespor, et bil-på-tog-anlæg over Østerrenden og en lav jernbanebro over Vesterrenden. For øvrigt: hvor lav denne i sidste instans kan blive, er vist et spørgsmål; der er jo internationale interesser heri. Et anlæg af en sådan karakter vil koste ca. 1,6 milliard kr., og dertil kommer rullende materiel, men en broløsning koster immervæk ca. 3,1 milliard kr.

Forslaget går ud på, at der bygges en kombineret jernbane- og vejbro med to banespor og en 6-sporet motorvej med to nødspor; det er jo et temmelig stort anlæg, der her er tale om. Personlig er jeg mest stemt for tunnelloøsningen. Det er den billigste og den enkleste og mindst ressourcekrævende. Det er også et effektivt system. Tunnelteknikken har udviklet sig rivende gennem de sidste år. Det er bil-på-tog-løsningen, man bruger i Alperne, og som det også er meningen man skal bruge over Den engelske Kanal. Engelske og franske tekni-