

[Støhr Johansen.]

sammenligne de to løsninger på rent økonomisk basis. Den kombinerede jernbane- og vejbro er en væsentlig bedre løsning for trafikanterne, hvilket da også blev for folketingsudvalget kraftigt over fremhævet af trafikanternes forbrugerorganisation, FDM, og Landsforeningen af danske Vognmænd og nu i den skrivelse, folketingsudvalget har modtaget i dag fra samtlige kommuner på Fyn, hvor de ledende udtrykker ønsket om, at løsningen bliver en kombineret vej- og jernbanebro. Jeg mener, man skal lytte både til de trafikanters råd, der er kommet, og til disse lokalpolitikeres råd, og de går altså ud på, at der skal være en egentlig vejforbindelse over Store Bælt.

Derfor mener jeg heller ikke, at man kan nøjes med snævre økonomiske betragtninger i dette spørgsmål og heller ikke hente argumenter fra Alpetunnelerne, således som vismanden Anders Ølgaard gør det i Politikens kronik i går. Gjorde man det, kunne man spare sig ihjel på halve løsninger, og ingen burde vel bedre end en økonomisk vismand vide, at det netop altid giver bagslag at betrede denne vej.

Forholdet er jo det, at tunnelfærgeløsningen af adskillige grunde er en langt ringere løsning end en bro med vejforbindelse. For det første binder den trafikken til statsbanernes køreplan og har altså på denne måde samme ulemper som den nuværende færgetrafik. En vejbro derimod står åben alle døgnets 24 timer og indgår som et naturligt led i det vejnet, trafikanterne forventer og bidrager til, og derved giver den et mere roligt forløb af trafikken og en bedre tilrettelæggelse for erhvervslivets transporter.

For det andet er tunnelfærgeløsningen måske endog en ringere løsning end den nuværende færgeforbindelse, fordi det er vanskeligt at tilpasse biltogene til de forskellige køretøjer, der skal overføres.

For det tredje tror jeg, at de tider, man opgiver for overførsel, er alt for optimistiske. Netop fordi forskelligartede køretøjer skal fordeles i jernbanevognene, og fordi til og fra kørselstidene på terminalanlæggene sikkert er vidt forskellige for store lastvogne og små personbiler, mener jeg som sagt, at disse køreplaner ikke kan holde.

For det fjerde må man umiddelbart tro, at en tunnelfærgeforbindelse bliver langt

mere personalekrævende end en broforbindelse, og da lønudgiften jo i dag er den udgift, der stiger mest med inflationen, kan man tænke sig, at besparelser på anlægsudgifterne på længere sigt fører til øgede driftsudgifter.

For det femte tror jeg egentlig, at mange trafikanter vil føle ubehag ved at blive transporteret gennem et rør under vandet, og adskillige vil nok tænke på, hvordan det ville gå i tilfælde af en togulykke i tunnelen, for slet ikke at tale om den situation, at tunnelen f. eks. ved påsejling af u-både eller på anden måde beskadiges, således at vandet løber ind i den. Derfor er det altså min opfattelse, at en tunnelloøsning er en ringere løsning end den kombinerede bro- og vejforbindelse.

Men det, man også, som jeg nævnedede før, må lægge stor vægt på, er kapacitetsmulighederne. Jeg mener, det er lidt af et tilbagekridt at se helt væk fra, at vi har en række automobiler i dette land. Jeg er selv tilhænger af en kollektiv befordring og også af en hjælp til de kollektive befordringsmidler, men jeg mener, at det er utopisk at tro, at man kan afskære hele den private biltransport og de mange automobiler, der kører på Danmarks veje, fra at have en bekvem og nem måde at komme over Store Bælt på. Det er jo sådan, at biltrafikken udgør 63 pct. af persontrafikken og 56 pct. af godstransporten landværts mellem Øst- og Vestdanmark — det er alligevel tal, der taler.

Vi mener også, at det forslag, der foreligger, har tilgodeset jernbanetrafikken som et meget betydningsfuldt kollektivt trafikmiddel, som den vigtigste transportør af tungt gods over større afstande. Jeg mener også, at Storebæltsbroen vil give DSB et spring fremad, som generaldirektøren har udtrykt sig, både i de tekniske muligheder og mod bedre rentabilitet.

Vi har også lagt vægt på, at samtlige beregninger peger på, at der er tale om en rentabel trafikinvestering og ikke noget underskudsforetagende, idet vi forudsætter, at overfarten afgiftsbelægges. Jeg må være enig med trafikministeren i, at det er for tidligt fuldt ud at fastlægge takstpolitikken, men af de tal, der er kommet frem også under udvalgsbehandlingen, ses det klart, at der bliver tale om takster, der er langt la-