

[Guldberg.]

at det drejer sig om at blive transporteret i et rør eller køre ved egen kraft i en tagrende.

Tilbage til det, som så bliver det grundlæggende, og som jeg synes er væsentligt, og hvor tallene taler for sig selv: det er spørgsmålet om at lave et trafikapparat, der stort set kan levere den samme kapacitet på to forskellige måder — man kan vælge at foretrække den ene eller den anden, men på to forskellige måder — og den ene koster 2 milliarder kr. og den anden koster 3 milliarder kr. Alle tryllekunstner kan ikke ændre den realitet, der ligger i, hvad rentabilitet og transportudgifter eller samfundsøkonomiske udgifter, afhængig af hvordan man vil stille det op, giver af forskel på at lave noget til 2 milliarder kr. og lave noget til 3 milliarder kr.

Endelig den ene ting, som jeg nok synes man ligesom lidt overser. Jeg ved godt, at hvis man spørger trafikministeriet og spørger sagkyndige om anlægstid for de to projekter, vil man måske meget naturligt sige, at anlægstiden skal nok stort set være den samme. Og jeg vil ikke bestride, at man sikkert har ret i, at man stort set vil kunne gennemføre broen eller tunnelanlægget på samme tid — vil kunne. Men jeg tror nok, at vi herinde i folketinget, hvor vi jo er vant til at beskæftige os med finanslovene og med budgetterne og med de problemer, der ligger også i de tilfælde, hvor det ikke direkte drejer sig om anlægsarbejder finansieret af offentlige midler, nok har en fornemmelse af, at der er megen realisme i, at et anlæg, der koster 2 milliarder kr., nok bliver noget hurtigere færdigt end et, der koster 3 milliarder kr. Og at sikkerheden med hensyn til at få løst den opgave, som er den faste forbindelse mellem det østlige og det vestlige Danmark, nok lå væsentlig nærmere og løsningen lå væsentligt hurtigere, hvis folketinget ville vælge den måske lidt mindre traditionelle løsning, men den teknisk og økonomisk langt rigtigere løsning til 2 milliarder kr. fremfor at tage den til 3 milliarder kr.

Holmberg: Mit indlæg i debatten bliver fortrinsvis om Store Bælt, idet jeg er enig med hr. Guldberg om det andet store trafikprojekt, Saltholm. Derom er vi altså enige,

men så hører enigheden bestemt også op.

Jeg mener, der er grund til i øvrigt at takke ministeren for redegørelsen i går om overenskomsten mellem Danmark og Sverige, og jeg er enig med ministeren i, at det hele hører sammen. Det betyder ikke, at vi samtidig skal have anlægslove for Saltholm og KM og HH og Store Bælt, men at det i den langsigtede trafikpolitik alligevel hører sammen, det må være rigtigt.

Om HH-linjen kun dette, at vi nok alligevel må erkende, at vi tager lidt principiel stilling nu her, men heller ikke mere. For der står i overenskomsten, at det skal påbegyndes snarest muligt i den takt, som landets ressourcer tillader det. Jeg har forsøgt at kigge alt materialet igennem, og det må nok på lidt længere sigt alligevel betyde, at får vi nu de to store projekter Store Bælt og Saltholm, så forsinkes det nok alligevel lidt i forbindelse med landets ressourcer HH-linjen.

Men vi er altså to ordførere inden for venstre, hvad angår Store Bælt. Ikke fordi hr. Guldberg og jeg er uenige om det rigtige i en fast forbindelse, men vi er det så afgjort om den tekniske løsning: bro eller tunnel.

Der er ingen af os, der nu efterhånden har siddet i trafikudvalget i mange år, der møder uforberedt til denne diskussion. Fast forbindelse over Store Bælt er reelt blevet drøftet i mange, mange år; det er i alt fald blevet drøftet i ca. 25 år. Den første betænkning fik vi for ca. 13 år siden, og den følgende rapport fik vi for ca. 6 år siden, og nu har vi så sidste år, altså 1972, fået et kæmpebind, den såkaldte Jespersen-rapport.

De første rapporter og de sidste er ikke helt enige. Tunnelløsningen på Store Bælt og tanken om den såkaldte Samsø-linje var ikke med i de første rapporter, men det er da rimeligt, at de nu er med i den sidste. Trafikministeren har foreløbig lagt den såkaldte Samsø-linje i skuffen, netop som en skuffesag; den er der, men skuffen er ikke trukket ud. Trafikministeren er også meget tilbage for tunnelløsningen, og ingen af delene skal ministeren have utak for.

Som det fremgår af bemærkningerne, er der et mindretal i trafikudvalget, der går ind for tunnelløsningen, og et flertal går ind for broen. Når mindretallet anfører, at biltogets løsning er 3 gange så rentabel og mindre kapitalkrævende, er det da rigtigt