

[Arne Larsen.]

hensyn til banernes retninger, og på den måde har man skånet svensk område mest muligt. De støjgener, som Københavnsområdet udsættes for, bliver jo minimale i forhold til dem, vi har i øjeblikket i Kastrup. Så både set ud fra et dansk og ud fra et svensk synspunkt er Saltholmsproblematikken i forbindelse med støjen rigtig.

Den overenskomst, som der er lagt op til mellem Danmark og Sverige, indeholder også en fast forbindelse i HH-linjen, og jeg er meget tilfreds med, at man er nået så langt i disse forhandlinger. Jeg tror, det vil være en stor økonomisk gevinst for vort land, hvis vi hurtigst muligt får etableret en fast forbindelse i form af en tunnel mellem Helsingør og Hålsingborg. Herved får vi mulighed for at ekspedere den nordiske transittrafik til kontinentet på en hurtig og smertefri måde, og vi vil få gode indtægter herved. Også dette anlæg vil have en høj rentabilitet.

Stort set er også jeg tilfreds med det udkast til overenskomst, som er udarbejdet, men vi vender jo nok tilbage til behandlingen heraf. Man kunne måske stille det spørgsmål: hvorfor skal svenskerne alene finansiere KM-linjen. Jeg går ud fra, at pengene skal lånes på det internationale lånemarked, hvor Danmark vel er en lige så værdig låntager som Sverige, og vi ville måske få større indflydelse på takstpolitikken, hvis vi påtog os en del af de økonomiske forpligtelser. Men det er jo ting, som vi senere kan tage op og drøfte.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget om en fast forbindelse over Store Bælt med det ændringsforslag, som et mindretal har stillet, og lovforslaget om Kastrup lufthavns udflytning til Saltholm.

**Knud Damgaard:** Det er unægtelig store sager at have på dagsordenen på et tidspunkt, hvor hjemrejse længslen bliver stærkere og stærkere. Det burde vel være omkring Saltholm, at opmærksomheden samlede sig, da det i enhver henseende forekommer at være den vigtigste af de ting, vi taler om. Men nu er der en vis sammenhæng i disse store trafikinvesteringer, og derfor er debatten om formen for den faste forbindelse over Store Bælt blevet det, der tiltrækker sig opmærksomheden.

Det er en interessant debat, der føres omkring denne sag, og den har også en nok så usædvanlig karakter. Årsagen er vel blandt andet, at hovedvægten i den argumentation, der anføres for den kombinerede vej- og jernbanebro, er lagt på en negativ vurdering af en enkelt detalje i ændringsforslagene. Det fremgår af det afsnit i betænkningen, hvor man siger, at biltogsløsningen må anses for mere sårbar i situationer, hvor der opstår teknisk svigt i det rullende materiel, i sikringsanlæg eller i andre faste anlæg. Det fremgår af bemærkningerne om, at det i brede kredse vil synes mindre forståeligt, om der udføres en fast forbindelse over Bæltet uden direkte adgang for biltrafik. Det forekommer virkelig at være et endog usædvanlig svagt argument i et så vigtigt anliggende, som en fast forbindelse over Store Bælt er.

Jeg er overbevist om, at selv neutrale iagttagere vil give mig ret i, at der er betydelig mere bund i den argumentation, som er fremført af tilhængere af en tunnelloøsning. Det er dog ikke mindretallets egen for tjeneste, det skyldes nemlig i det væsentlige, at tilhængerne af tunnelloøsningen baserer deres argumenter på de tanker og konklusioner, som alle, og der er vist grund til at understrege alle, sagkyndige, tekniske som økonomiske, er nået frem til.

Tilhængere af broforbindelsen har dog nok ret i, at mange mennesker her i landet er tilbøjelige til at falde for den traditionelle løsning. Man vil gerne kunne køre over vandet for at nyde udsigten. Men som allerede sagt vil en bro med de højder kræve en så kraftig læafskærmning, at der ikke bliver nogen udsigt. Jeg er overbevist om, at hvis en Storm Petersen med sin barokke form for humor skulle have illustreret denne situation, ville han have lavet en af sine berømte tegninger med en tunnel over Bæltet, som var sat på stylder.

Det er min opfattelse, at det store flertal af landets befolkning vil erkende, at det på et tidspunkt, da vores samlede bestræbelser går ud på at mindske de offentlige udgifter, ikke kan være og ikke er ligegyldigt, om en fast forbindelse koster 1,2 milliard kr. mere eller mindre. Og dog, hvis det var sådan, at en fast vej- og jernbanebro kunne dokumenteres at være den rigtige afgørelse, ville jeg ikke have følt det rimeligt alene af