

[Kurt Hanson.]

er en fastholdelse af støtte til den private trafik. Hvis der skulle ske nogen fremme af den kollektive trafik i forbindelse med dette lovforslag, måtte man simpelt hen lave DSB om til en eller anden form for Greyhound-selskab, der lod busser køre over broen på ganske kort tid. Det er de muligheder, der foreligger i henseende til kollektiv trafik, både når det gælder ministerens og regeringens forslag og planer og hr. Bilgrav-Nielsens lovforslag.

Vi har flere gange i debatten fremhævet, at vi mener, den bedste løsning ville være at udbygge det system, vi har, men vi kan også se en anden mulighed, nemlig en tunnel udelukkende som jernbaneforbindelse. Det ville reelt betyde en styrkelse af den kollektive trafik, fordi det ville betyde, at man rent faktisk kunne komme fra Københavns centrum til Århus' centrum på ganske få timer. Det ville også betyde, at man kunne lave færre lufthavne i Jylland. Vi ved, hvor mange problemer der er i forbindelse med luftfart, hvor man skal transporteres i busser og taxaer osv. En ren jernbanetunnel ville betyde, at man kunne komme fra centrum til centrum på Sjælland og i Jylland i løbet af meget, meget få timer. Det er den mulighed, VS ville kunne gå ind for med hensyn til en fast forbindelse.

Det ændringsforslag, der er stillet af hr. Knud Damgaard, hr. Kampmann og hr. Otto Mørch og tiltrådt af hr. Guldborg, ser vi med større sympati på, men det er i denne sag, som det var, da vi behandlede det helt groteske forslag om Farølinjen og Masnedø: heller ikke her vil vi vælge imellem to onder. Vi mener, der er tale om to onder, og vil i denne situation tage den samme stilling, som vi gjorde dengang, og undlade at stemme til dette ændringsforslag.

**Knud Damgaard (S):**

Da de fleste synspunkter og argumenter omkring også dette ændringsforslag må formodes kendt, skal jeg gøre et forsøg på at fatte mig i korthed. Jeg kan dog ikke lade være med at sige, at hvis man skulle drage en fornuftig konklusion af de drøftelser, der er ført både om den foregående sag og om denne, måtte den gå ud på, at vi skulle lave en fast forbindelse under Store Bælt, bestående af en dobbeltsporet jernbanetunnel

med en dertil koblet biltogsløsning. Det ville være et fornuftigt svar på de økonomiske og ressourcemæssige problemer, der har været nævnt i denne forbindelse, og det ville være i overordentlig god overensstemmelse med den korrektion af prognoserne for trafikudviklingen, som vi har kunnet se i de seneste måneder.

Men jeg kan ikke lade være med at sige, at det en gang imellem forekommer, som om modsætningerne i det, vi snakker om her i folketinget, næsten bliver for store. Vi havde i sidste uge en dybtgående debat om energiforsyningen. Vi skulle sørge for at sikre forsyningen af energi til det væsentlige i samfundet, og vi måtte i den energidebat indrømme, at vi må satse på alle alternative kilder og udnytte dem i den rækkefølge, vi teknisk og økonomisk magter det.

En anden side af energiforsyningsdebatten var jo at sikre os gennem besparelser: nedbringelse af forbrug til opvarmning osv. Hertil må man føje, at der til besparelser også må høre en ganske klar prioritering af den kollektive trafik, overalt hvor der er praktisk mulighed for det, og denne mulighed eksisterer bl. a. ved et valg af den type fast forbindelse over Store Bælt, som vi nok en gang taler om her i tinget.

Jeg må gøre opmærksom på, at det allerede i 1972 blev fastslået af det tekniske udvalg, der blev nedsat, og som i november afgav en rapport, at den første faste forbindelse burde være en tosporet jernbanetunnel, sådan som jeg har nævnt det her. Der blev lagt vægt på, at Storebæltsudvalget bedømte biltogsanlægget som samfundsmæssigt 3 gange så rentabelt som en broløsning og langt mindre kapacitetskrævende.

Det, der er sket siden, er, at man ikke bare har fået bekræftet disse ting, men at man har fået understreget, at når det gælder kapaciteten, er der ingen ende på, hvor lang tid en sådan løsning vil kunne klare det trafikbehov, der kommer til at foreligge.

Der er kommet et par udtalelser her under debatten, som jeg synes jeg må knytte en enkelt bemærkning til. Hr. Holmberg talte om tidsfaktoren, gjorde den til noget væsentligt og sagde, at det tog 14 minutter for en personbil og 19 minutter for en lastvogn at køre over den bro, som hr. Holmberg går ind for, og at det tog 24 minutter at komme igennem med et biltog. Ja, det