

[Ministeren for offentlige arbejder]

være undervejs, man begiver sig hjemmefra for at komme frem til målet. Enten det er som led i ens arbejde og øvrige virksomhed, eller det er inden for privatlivet – ferier eller sammenkomster – skal rejsetiden nedskæres til det absolut mindste minimum, for at man til gengæld opnår så lang tilstedeværelse ved målet, respektive kommer så hurtigt hjem til sit udgangspunkt, sin rede, igen.

Dette gælder, når det er mennesker, der skal bevæge sig fra det ene punkt til det andet. Det gælder også, når det er gods og varer. Det har nogle ordførere været inde på. Tid er penge, og transportomkostningerne er ikke uvæsentlige dele af varens pris til forbrugerne. Hvis denne påstand er korrekt, er det naturligvis af allerstørste vigtighed for Danmark endelig at løse problemet med den forsinkelse i transporten, som forceringen af Store Bælt nu så længe har udgjort for os.

Dette er regeringens udgangspunkt for den redegørelse, som her foreligger. I debatten har der været talt meget ikke blot i dag, men også i aviserne i de senere uger og måneder om, hvordan den faste forbindelse så skal udformes, og man fikserer på to udtryk: bro og tunnel. Jeg mener, at det måske er en skævvridning af debatten. Det, vi måske er uenige om – nogle endnu, men ikke mere, end at vi nok skal blive enige – er spørgsmålet, om det udelukkende skal være til skinner, altså en biltogsløsning, eller om bilerne skal være selvkørende over Store Bælt.

Da jeg var barn, hed det jo endnu automobil, altså noget, der kan bevæge sig selv, og jeg skal vedstå, at trods den absolutte åbenhed, der er regeringens og naturligvis derfor også min, er der for mig noget småkomisk i at stille det ene selvkørende transportmiddel oven på det andet. Det er sådan set det, vi gør med færgerne, og det er altså det, vi også vil fortsætte med at gøre, hvis det bliver biltogsløsningen, som dog naturligvis ligger inden for mulighedernes rækkevidde. Det, vi skal afgøre med hinanden, er: ønsker vi, at bilerne selv skal køre over? Først i anden omgang skal vi diskutere, hvilken teknik der så er bedst for den af de to løsninger, vi så vælger, om det så er en tunnelteknik på Østerrenden, eller om det er en broteknik.

Dette får mig så også til at sige nogle ord om, hvordan jeg ser bilismens udvikling her i landet. Nu er jo alle fremtidssyner behæftet med masser af fejl, og prognoser holder som

regel ikke stik, men jeg vil godt give mit bud på det. Der er nogle, der tror, at bilismen har toppet, og at bilernes antal er kommet op til det absolutte maksimum. Jeg hører ikke til dem, der mener dette. Jeg tror, en række ting i løbet af de næste 5-10-15 år vil bevirke, at det antal husstande i Danmark, der i dag har daglig rådighed over egen bil – det er ca. 60 pct. af husstandene – vil blive forøget, måske endda med hele 20 pct., altså til op i nærheden af 70-75 pct. Jeg tror, at bl.a. følgende faktorer vil bidrage dertil.

Vi vil få den absolut rene benzin, således at den modstand, som i en vis udstrækning har været forståelig, imod bilismen på grund af dens forurenende biegenheder helt vil forsvinde. Den er godt på vej til det.

Dernæst vil vi få biler, der kan køre billigere, fordi de vil være mindre energiforbrugende. Det vil gøre bilismen billigere og dermed mere attraktiv for flere.

Ved et besøg i USA, hvor jeg mødte den føderale viceminister for transport i De Forenede Stater, fik jeg den opfattelse bestyret, at elbilen vil blive en realitet endnu i løbet af dette århundrede, altså omkring ved den tid, hvor en fast forbindelse kan være færdig, eller i årene umiddelbart derefter.

Endelig skal jeg som en bilfremmende omstændighed nævne, at fritiden vil blive større. Arbejdstiden vil klart gå ned, og dette har erfaringsmæssigt altid ført til mere transport, mere lyst til samkvem, og også dette trækker altså i samme retning. Derfor skal man have disse ting for øje, når man skal afgøre det, vi nu skal til i løbet af sommeren, i løbet af dette år. Her går vi i kast med en opgave, hvis færdiggørelse ligger ca. 8 år frem i tiden, og den skal i hvert fald være forberedt for en årrække også efter ibrugtagningen, ellers bliver det jo en lille smule komisk.

Jeg tror, vi skal have disse ting i erindring, når vi giver os i kast med den meget afgørende forudsætning for at gøre anlægsloven færdig, nemlig spørgsmålet, om det også skal være for vejbaner, for gummihjul.

Jeg skal så give mig til at besvare en del af ordførerindlæggene, så godt jeg kan nå det inden for den tid, forretningsordenen hjemler mig, og jeg beder om undskyldning over for de ordførere, der ikke i første runde vil få, hvad de måske synes er tilstrækkeligt svar.

Allerede ved at opholde mig ved hr. J. K. Hansens indlæg kan jeg stort set besvare