

[Guldberg.]

anlægsudgifter, især ikke, når vi skal prøve at løse begge opgaver. Det kan godt være, at det har været anet længe i tekniske kredse, og så var det måske også på tide, at der var nogle, der var objektive og upolitiske nok til at sige det rent ud.

Hvad siger regeringen så til det? Jo, det ses i bemærkningerne, og det synes jeg også er opsigtsvækkende. Man siger:

„Det må videre antages, at det efter den sidste snes års debat om anlæg af en Storebæltsforbindelse i brede kredse ville synes mindre forståeligt, om der udføres en fast forbindelse over bæltet uden direkte adgang for biltrafikken.“

Det er den tyndeste motivering for at foreslå en ekstra anlægsudgift på ca. 1,4 milliarder kr. eller en merudgift på 1 milliard kr., jeg har været ude for endnu: „mindre forståeligt“. Der må dog være nogen interesse for, hvad det koster. Man kan da ikke sige, at det skal være forståeligt, at man foretrækker en sådan merudgift fremfor at tage besværet med at fortælle befolkningen, at noget, som man hidtil har regnet for rigtigt, nu viser sig at være forkert. Jeg ved godt, at der er andre argumenter for den dyre bro, men nogle af dem er i hvert fald lige så tynde og virker nærmest, som om man har ledt fortvivlet efter nogle begrundelser. Lad mig nævne et par stykker:

Hvordan kan man på én gang sige, at der er risiko for, at anlægget ikke kan betale sig, fordi det ikke vil blive udnyttet så meget som en bro, og at det ikke duer at bygge sådan et anlæg, for det løber fuldt i 1995, og så er det ikke stort nok? Man må vælge et af standpunkterne. Det er meningen, at der, i hvert fald indtil videre, skal betales afgifter både på en bro og en biltogstunnel; det er vi vist enige om. Hvis de skal fastsættes som betaling for drift, forrentning og afskrivning af anlægget — og det må vel være et fornuftigt udgangspunkt — vil de, så vidt jeg kan regne ud, blive ca. dobbelt så høje for broen som for tunnelen. Hvorfor siger de stærke brotilhængere ikke det? Det er også oplyst i materialet — ikke for at foreslå, at de nuværende takster skal føres videre, men for at sammenligne — at hvis man bruger de nuværende takster på Store Bælt, kan man afskrive tunnelen på 10 år, mens det vil tage 22 år at betale broen. De, der er så vældige

tilhængere af privat initiativ og finansiering af sådan nogle opgaver, burde tænke sig lidt om. Hvis man henvendte sig til nogle private foretagender og lod dem vælge mellem de to udførelsesmåder, hvad mon de så ville foretrække?

Det siges, at tunnelen bliver for lille i 1995. Ja men det er beregnet under en bestemt forudsætning, som naturligvis må stilles op, nemlig at der ikke opkræves afgift til den tid, fordi man har afskrevet det hele. Det betyder, at hele lastbiltrafikken så vil blive sluset over ad denne vej, og prognosen siger, at så bliver det 20.000 lastbiler pr. døgn på de værste tidspunkter. Er der ingen af de meget stærke brotilhængere, der har prøvet lige at forestille sig, hvad det egentlig er for en trafik? Det er ved siden af al den anden trafik 20.000 lastbiler pr. døgn. Jeg kan oplyse, at det er én ca. hvert fjerde sekund døgnet igennem. Vil man virkelig i ramme alvor planlægge dansk trafikudbygning sådan, at man ved afgiftsfrihed og, jeg havde nær sagt med hundekunster absolut skal have hele trafikken samlet i ét 8-sporet motorvejsbånd over Sjælland og Jylland, fordi en anden udførelse er mindre forståelig for befolkningen i dag, eller fordi man ikke vil tage besværet med at indrømme, at noget, som man hidtil har regnet for rigtigt, alligevel er forkert? Hvor er for resten de 8-sporede motorveje? Det er da ikke dem, vi bygger. Det er en omvej for trafikken til det nordlige og vestlige Jylland på et par hundrede kilometer. Skal man indrette et system sådan, at det er fordelagtigt, og så ligefrem lede trafikken den vej? Trafikpolitisk, miljømæssigt, økonomisk må det være rigtigt at have flere veje, at kunne bygge andre linjer ud på et senere tidspunkt og i det lange løb holde åbent for, at også den nordlige og vestlige del af Jylland kan få de bedre forbindelser. Hvorfor lader man så ikke Samsølinjen stå i bero? Den hører ikke hjemme i første omgang, det er jeg enig i, men bør stå i bero til en fornuftig samlet løsning. Jeg kunne godt lide at vide, hvad man lokalt, dér, hvor man har været særlig begejstret for Storebæltsbroen, egentlig vil sige til at få den 8-sporede motorvejslange gennem landskabet og som et bælte om byerne. Har de fynske broentusiaster, som også har haft ordet, tænkt sig helt om i dette her?