

[Arns Larsen.]

kere har arbejdet meget med det problem, og i forbindelse hermed kunne jeg ønske mig, at vi fik lejlighed til at stifte bekendtskab med de tekniske forarbejder, der har været og er til Kanalprojektet, således at man kan se, hvordan denne tunnelloøsning egentlig skal udformes. Nu er det selvfølgelig et langt større anlæg, der er tale om over Kanalen, ca. 9 gange så langt som det anlæg, vi skal have over Store Bælt.

Der er nogle, der forestiller sig, at det bliver en uhyggelig affære at bevæge sig gennem en tunnel under Store Bælt, men vi har da muligheder for at lave dette anlæg på en sådan måde, at det kommer til at virke både tiltalende og godt. Man bør udnytte Halskov Rev, og man bør udnytte Sprogø Rev mest muligt ved dæmningsbyggeri. Så vil den tunnelstrækning, som skal forbinde disse dæmninger, såmænd ikke være mere end 5 à 6 km lang, og hvis man forestiller sig, at man kører med 90 km fart, hvilket vist ikke er vanskeligt, så vil det sige, at man farer igennem denne 5-6 km tunnelstrækning på 4 minutter. Det er altså den tid, det tager, og det kan vel ikke virke afskrækkende.

Man har diskuteret i dag et sådant anlægs effektivitet, og man henviser til nogle bemærkninger i det tekniske udvalgs rapport om, at dette anlægs muligheder slipper op i 1995. Ja, ud fra de forudsætninger, som rapporten bygger på. Men der er da ingen, der siger, at det ikke kan laves bedre end det foreslåede i rapporten. I rapporten siges det bl. a., at der kan afgå 18 biltog i timen fra terminalerne, og så har statsbanerne endda rigelig plads til deres godstog og deres persontog i tunnelanlægget. Der kan altså afgå 18 biltog i timen, og disse biltog kan medbringe 300 bilenheder. Så kan man jo prøve at gange 18 med 300, det bliver 5.400 i timen. Så vidt jeg ved, har en 6-sporet motorvej en kapacitet på 5.000 biler i timen. Det kan ske, jeg husker forkert, men det er da noget i den retning. Det vil altså sige, at dette tunnelanlæg, således som det er foreslået, har samme kapacitet som den motorvej, som man ellers foreslår skal lægges oven over Bæltet. Der er endda ikke nogen, der kan forhindre os i at gøre intervallerne mindre, gå fra 2½ til 2 minutter eller til 1½ minut, eller hvad ved jeg, teknikken går jo

immervæk fremad. Eller man kan gøre togene længere, så de i stedet for at transportere 300 biler måske kunne transportere 500 biler pr. gang. Der er altså masser af muligheder, endog for at udvide dette anlæg. At anlæggets kapacitet er udtømt i 1995, det tror jeg ikke et eneste øjeblik på. Tværtimod tror jeg, at det vil leve langt ind i det næste århundrede.

Dertil kommer, at man kan fordoble anlægget, man kan lave et nyt anlæg ved siden af, hvis det i år 2020 skulle vise sig at være nødvendigt.

Jeg kan sige, at vi i socialistisk folkeparti ikke er 100 pct. enige om denne tunnelloøsning, idet nogle af mine partifæller foretrækker et broanlæg, men det, vi i alle tilfælde ønsker at få garanti for, er, at vi får en seriøs og meget grundig undersøgelse af, hvilke muligheder der er, hvordan problemerne teknisk kan løses, og hvilke økonomiske konsekvenser de forskellige løsninger får.

Trafikministeren fastslog jo for ikke så mange måneder siden selv som en kendsgerning, at tunnelloøsningen var den eneste rigtige, og derfor undrer det mig, at han nu har skiftet standpunkt, og at han nu prøver på at argumentere for det stik modsatte synspunkt. Men det har hr. Guldberg jo været inde på, så det skal jeg ikke tage op igen. Jeg synes bare, det er nok så besynderligt. Jeg tror ikke, det kan være ud fra tekniske synspunkter; det må være andre hensyn, som har fået ministeren til at ændre sit tidligere standpunkt, altså politiske hensyn.

Jeg skal i øvrigt ikke komme ind på den tekniske løsning af selve broanlægget. Også her vil jeg dog pege på, at der sker noget med hensyn til brobyggeri verden over. Man foreslår her gennemsejlingsfag på 400 m eller 600 m. Jeg vil gøre opmærksom på, at man andre steder i verden bygger broer med gennemsejlingsfag på 1.000 m. Så vidt jeg er orienteret, agter man at bygge en bro med et sådant gennemsejlingsfag over Messinastrædet, og når det kan gøres andre steder, kan det selvfølgelig også gøres på Store Bælt.

Hvis vi når dertil, at vi skal have en fast forbindelse — enten som bro eller tunnel — så er det klart, at vi i øvrigt kan tilslutte os ministerens forslag med hensyn til forvaltningsorganerne og med hensyn til spørgsmå-