

[Hølmberg.]

på det korte sigt, men det skal sandelig også understreges: på det korte sigt. For som det fremgår af den store rapport, vi har fået, er begge projekter klart rentable, derom er der ingen tvivl. Det er da indlysende rigtigt, at 2 milliarder kr. er mindre end 3 milliarder kr. — det er de tal, vi opererer med. Men så ved jeg i øvrigt ikke, om det er med vilje, mindretallet undlader at gøre opmærksom på, at samme Jespersen-rapport tilføjer, at det må erkendes, at denne form for forbindelse — altså tunnelanlæg — ikke har de samme kapacitetsmuligheder som en kombineret jernbane og 6-sporet vejbro. Her er den nye rapport i øvrigt ikke i modstrid med betænkningen fra 1968; på side 77 og side 92 i betænkning nr. 508 fra 1968, bind 1, konkluderer arbejdsudvalget, at tunnelanlægget aldrig kan give en så tilfredsstillende trafikbetjening, og det er sikkert rigtigt.

Når så alle indrømmer — og det gør de jo — at omkring 1995 bliver det nødvendigt med en ny vejforbindelse, er jeg afgjort enig med regeringen og trafikministeren i, at så kan et tunnelfærganlæg ikke opstilles som et tilfredsstillende alternativ.

Jeg kan i øvrigt heller ikke lade være med endnu en gang at citere den såkaldte Jespersen-rapport, som mindretallet er så glad ved. Her skrives bl.a., at skulle beslutningen af den ene eller anden grund trække i langdrag og vi på den måde kommer nærmere til 1995, vil man formentlig slet ikke investere i de store terminalanlæg og rullende materiel, som en biltunneløsning jo kræver, når systemets kapacitet alligevel ville være opbrugt om få år. Det har mindretallet åbenbart glemmt, men så må det hermed være sagt og citeret.

Det bliver endvidere sagt, at tidsmæssigt er det ligegyldigt, om vi vælger tunnelen eller broen. Det er jo slet ikke rigtigt. Det tager ca. dobbelt så lang tid at køre igennem tunnelen som over broen; det er i hvert fald ikke meget galt. I rapporten vedrørende fast forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark — det er bind 2, Trafikøkonomiske undersøgelser fra november 1972, og nyere kan det jo ikke være — kan vi læse, at det tager 24 minutter igennem tunnelen og 14 minutter over en bro. De, der så siger, at det spiller da ingen rolle, tager efter min

mening fejl med den kæmpemæssige trafik, som vi ved kommer. Det gamle, forslidte udtryk, at tid er penge, er, selv om det er et forslidit udtryk, alligevel rigtigt, og det lægger vi da i øvrigt også til grund i alle andre forhold; hvorfor skulle vi ikke også gøre det her?

Men derudover indrømmer jeg, at det er mange perspektiver, der melder sig, når vi tænker på den faste forbindelse, og det ville vel også være rigtigere at gøre opmærksom på, at det vel får ret så afgørende betydning for indenrigsflyvningen. I samme rapport, som vi nu har citeret mange gange, regnes der jo med en relativt stor nedgang med lidt forskel på fritids- og erhvervstrafik, og her er alle flyveruter nævnt.

Lad mig nøjes med at tage yderpunkterne af den formodede procentvise nedgang som følge af Storebæltsforbindelsen, og her er det altså ligegyldigt, om det er en bro eller tunnel. Der regnes med, at Ålborg får en nedgang på ca. 18 pct., Odense på ca. 46 pct. og Billund på ikke mindre end 49 pct. Det er altså fritidstrafik, det er noget mindre for erhvervstrafik.

Men det er sikkert fremgået af det, jeg indtil nu har sagt, at jeg er klar modstander af tunnelloøsningen.

Jeg skal til sidst forsøge kort at resumere. Det er helt klart, at tunnelloøsningen ville være en fordel for DSB, som hermed ville få monopol på befragtning af alt gods over Store Bælt. Det har de i øvrigt i forvejen nu med færgeforbindelsen, men DSBs indstilling kan jeg da godt forstå — den må bare ikke veje særlig med i overvejelserne. I øvrigt er jeg overbevist om, at selv med en smidig administration undgår man ikke reservations- og ophobningsvanskeligheder en gang imellem, hvis man da ikke vil investere med stor overkapacitet af tunnelen.

Endvidere er der betydelig større driftsudgifter ved en tunnel end ved en bro. Der vil endvidere helt sikkert blive besværligheder ved indpasningen af de forskellige trafikarter, når vi tænker på personbiler, persontog, busser, de store lastbiler med og uden anhænger og godstog. Det er endda blevet nævnt, at de store lastvognstog bliver nødt til at bestille tid fremover på samme måde som ved færgеоverfarten.

Så er der én ting, der heller ikke må glemmes, og det er, at en tunnel er mere sårbar