

[Bilgrav-Nielsen.]

som at sætte to så store anlægsarbejder i gang på én gang, og jeg gjorde opmærksom på, at vi betragtede Storebæltsløsningen som den mest presserende. Men dermed har vi ikke sagt noget som helst om, hvornår vi mener samfundet har råd til at gå i gang med selve dette anlæg. Vi har ikke i øjeblikket fra trafikministeren nogen som helst vurdering af, om vi har mulighed for at klare opgaverne. Ministeren har en enkelt gang i trafikudvalget henvist til, at de to anlæg her kun lagde beslag på 12 pct. af de samlede trafikinvesteringer frem til 1985, som de var opstillet i perspektivplanen. Det er nok tænkeligt, jeg har ikke regnet det efter. Men nu er det jo sådan med perspektivplanen, at den skulle nødvendigvis bruges som en arbejdsplan for, hvad vi skal lave i samfundet, hvad vi skal bygge, hvad vi skal gå i gang med af offentlige arbejder. Perspektivplanen var vel nærmest et skræmmebillede, der viste, hvad der ville ske, hvis vi fortsatte uden at ændre målsætningen. Ikke desto mindre trøster ministeren sig med, at det kun er 12 pct. af de trafikinvesteringer, som er indeholdt i denne plan, vi her taler om. Nu hvor tingene er mere afklaret, hvor der er kommet, det skal siges, en mere fornuftig og realistisk holdning til motorvejsplanerne f. eks. i Københavnsområdet, og efter at vi nu kender de svenske ønsker om at etalbere KM, må vi forlange, at trafikministeren og regeringen for folkettinget opstiller en ganske klar plan for, hvordan disse udgifter vil hvile på budgetterne i de kommende år. Det er ikke nok, at man bare med en håndbevægelse siger, at det er jo kun 12 pct. af trafikinvesteringerne.

Om Store Bælt i øvrigt vil jeg anføre, at jeg på vel nok den ene halvdel af den radikale gruppes vegne kan anbefale, at vi, når det er godtgjort, at vi har økonomisk mulighed derfor, bygger broen, og jeg vil gerne argumentere for dette, idet hr. Skovmand senere vil forsvare det andet standpunkt.

Det er vores opfattelse, at broforbindelsen er det eneste naturlige anlæg til at binde det motorvejsnet sammen, som vi har anlagt over Sjælland, op gennem i hvert fald en del af Jylland og for en dels vedkommende også over Fyn. Det er en klar fortsættelse af dette planlægningsarbejde og motorvejsbyggeri, at vi bygger en broforbindelse over

Store Bælt, og jeg synes nok, at den argumentation, man har ført frem fra tunneltilhængernes side om, at man skal favorisere den kollektive trafik og derfor satse på tunnelen, forstår jeg slet ikke. Jeg er tilhænger af, at vi stimulerer den kollektive trafik, og derfor kan jeg ikke acceptere, at der skal puttes biler over på jernbanesporene. Det er givet, at skal der foregå biltransporter på jernbanenettet på de to spor, vil det være med til at gribe afgørende ind i DSBs dispositioner for banenettet, det kan vist ikke bortforklares.

Dernæst synes jeg, at den tale, der har været om, hvor fordelagtigt det økonomisk ville være at gå i gang med tunnelen, er lidt letbenet, og jeg må sige, at hvad angår letbenethed, så fører til i dag civilingeniør Preben Wistisen fra Frederikshavn med et godt forspring fulgt af den såkaldte vismand hr. Ølgaard, som uden videre konstaterer, at der er 1 milliard kr. forskel i prisen på de to anlæg.

Jeg går ud fra, at to herrer med en så god baggrund for at vurdere den slags ting ikke uden videre kan se bort fra den udgift, der skal afholdes på det rullende materiel i et tunnelanlæg. Det har de helt set bort fra, det betyder ingenting, og de ser helt bort fra, at de ved at sige, at det ene anlæg koster 3 milliarder kr. og det andet 2 milliarder kr., sammenligner to anlæg, som har vidt forskellig kapacitet. Det synes jeg ikke er en rimelig måde at diskutere på, da slet ikke når man bærer det meget forpligtende tilnavn vismand.

Hr. Wistisen var der i søndags et større interview med i Aarhus Stiftstidende, og jeg vil gerne henvise til et par af de bemærkninger, der her er faldet, fordi jeg tror, de er kendetegnende for tunneltilhængerne, de har nogenlunde den samme opfattelse som den, hr. Wistisen giver udtryk for.

Han konstaterer for det første, at der er en forskel på 1 milliard kr., og dernæst, at det nok vil være forbundet med store gener at køre på en Storebæltbro så højt over vandet, navnlig i stormvejr, og at det er ret sandsynligt, at der på et eller andet tidspunkt er et stort skib, der løber imod en af pillerne, og så kan det gå vældig galt.

Det siger den herre, som vel er fadder til Samsøforbindelsen. Man ved, at der også skal bygges en bro fra Sjælland til Samsø, og