

[Bilgrav-Nielsen.]

man ved, hvis man kender en lille smule til dansk geografi, at de samme skibe, som skal under højbroen over Store Bælt, også skal under højbroen til Samsø, at præcis de samme problemer altså kan opstå ved denne forbindelse. Men det er argumentationsniveauet.

Jeg synes, det er væsentligt at holde fast ved, at det nok er sådan, at de, der i dag argumenterer for tunnelløsningen på Store Bælt, gør det, fordi de hellere vil have noget helt andet, nemlig en forbindelse over Samsø. Men da de realistisk må erkende, at det er på Store Bælt, vi har problemet i dag, vil de gå ind for tunnelen for at sikre sig, at de så får vejforbindelsen over Samsø.

Hvad er så det økonomiske resultat, man kommer til, når man skal vælge imellem jernbaneforbindelse og vejforbindelse over Store Bælt og jernbaneforbindelse over Store Bælt plus firsporet motorvejsforbindelse over Samsø? Hvad er det økonomiske regnestykke, når de to ting, som er virkelige alternativer, stilles op over for hinanden? Det økonomiske regnestykke er det, at den kombinerede Store Bæltsforbindelse, som regeringen har foreslået, koster ca. 3 milliarder kr. Samsøtilhængernes alternativ er altså tunnelen under Storebælt, som koster 2 milliarder kr., og så en motorvejsforbindelse over Samsø, som koster 3,1 milliard kr., plus et ekstra motorvejsanlæg, som skal til på jysk side, fordi det jyske motorvejsnet slet ikke er anlagt med henblik på, at biltrafikken skal gå over Samsø; det anslås til 500 mill. kr. Det vil altså sige et Storebæltsprojekt til 3 milliarder kr. eller en Storebælts-tunnel og et Samsøprojekt til sammenlagt 5,6 milliarder kr. Det er de to alternativer, man står over for, og jeg synes lige så godt, man kan trække dem frem. Det skal siges til hr. Wistisens ros, at han ganske tydeligt har givet udtryk for, hvad han ønsker, og det synes jeg også at tilhængerne af tunnelløsningen her skulle vedstå.

Man har sagt, at dette med tunnelanlæg er fremtiden, og det med broanlæg må jo så være fortiden. Nu er det sådan, at vi kender godt disse biltogsanlæg fra Alperne. Der er, så vidt jeg husker Jespersen-rapporten, fire anlæg i gang i øjeblikket, og der er det interessante ved det, at dér, hvor der nu er opstået kapacitetsmæssige problemer, udvider

man ikke disse tunnelanlæg, men man laver nye tunnelanlæg specielt beregnet for biltransporten, altså biltunnelanlæg, ikke med jernbanetransport. Det vil altså sige, at her, hvor man har erfaringer at bygge videre på, er man nået dertil, at når kapaciteten er opbrugt, øger man ikke biltogskapaciteten, man forlader denne form og går over til udelukkende at bruge dette anlæg til jernbanetransporter. Jeg synes, det siger lidt om, at biltogstransport i tunnel ikke er fremtid, men netop fortid. Jeg tror, man bliver nødt til at indse, at selv om der i første fase er den forskel på ikke 1 milliard kr., men måske 500.000.000 kr., når man sammenligner de to anlæg med samme kapacitet på Store Bælt, vil det i det lange løb være det rigtige at satse på den faste forbindelse som foreslået af regeringen.

Men jeg vil gerne understrege, at i den radikale gruppe er vi langt fra overbevist om, at det er tiden nu at gå i gang med disse anlæg. Vi er overbevist om, at vi flere år endnu på tilfredsstillende måde vil kunne klare os med færgetrafikken over Store Bælt. Vi kan i hvert fald ikke deltage i en beslutning om disse anlæg, uden at vi får en klar fornemmelse af, hvor vi er henne rent økonomisk. Der er vist ingen her i folketings salen, som er i tvivl om, at vi i løbet af ganske kort tid og vel allerede til efteråret bliver nødt til at gå ind i en ny diskussion om de offentlige udgifter med henblik på at finde begrænsninger, og hvis vi da bliver nødt til, selv om vi ikke er glade for det, at finde begrænsninger på det sociale område og på uddannelsesområdet, så har det ingen mening, at vi kort forinden har lagt os fast på, at disse store trafikinvesteringer skal gennemføres.

Jeg understreger, at vi lægger megen vægt på, at vi mellem anden og tredje behandling får en klar tilkendegivelse fra ministeren af, hvordan han mener at vi samfundsøkonomisk, investeringsmæssigt, har mulighed for at klare disse udgifter. Det er dette oplæg fra ministeren, der vil være afgørende for, hvordan vi vil forholde os ved tredje behandling.

Arne Larsen: De to lovforslag, som vi i dag behandler, fik ved første behandling en forholdsvis velvillig modtagelse. Jeg tror, vi har lov til til trods for hr. Bilgrav-Nielsens