

[Arne Larsen.]

ser ikke tunnelerne. Men spørgsmålet er, om tunneler alligevel ikke er det rigtige.

Jeg tror, det var hr. Holmberg og også andre, som sagde, at dette tunnelanlæg har ikke den samme kapacitet som den kombinerede vej- og jernbanebro. Ja men det passer jo ikke. Tunnelanlægget kan jo klare ca. 18 biltog i timen; for hvert 2½ minut kan man sende et tog gennem røret. Det kan altså tage 18 biltog og 6 andre gods- og persontog, og det er rigeligt til dækning af behovet. 18 biltog i timen a mindst 300 biler giver 5.400 biler transporteret igennem dette rør i timen. Motorvejsanlægget over broen har akkurat den samme kapacitet. Hvorfor så bruge 1 milliard kr. mere til et anlæg, som ikke har større kapacitet end tunnelanlægget?

Man påstår — og henviser her til rapporten — at i 1995 vil anlæggets kapacitet være udnyttet. Jeg tror ikke herpå, fordi man ikke har haft muligheder for i Jespersenudvalget at tage de nyeste ting med, f. eks. den byggeteknik, som man arbejder med i Kanalprojektet. Om 1 år eller 1½ år står det sikkert helt klart for englænderne og franskmændene, hvordan dette anlæg teknisk skal udformes, og jeg tror, at der er megen lærdom at hente hos de ingeniører, som forbedrer dette anlæg. Jeg tror altså, at tunnelanlægget er fremtiden. Det vil som sagt også medføre mindre samfundsøkonomiske omkostninger. Det betyder efter min opfattelse billigere takster, større rentabilitet og større trafikikkerhed. En vejbro, der svæver 65 m over havet udsat for vind og vejrlig, er det ikke givet at man til enhver tid er i stand til at passere.

Spørgsmålet må altså være: vil man hellere bevæge sig i et tunnelrør 65 m over vandoverfladen eller i et bilfærgeanlæg under vandet? Det med den smukke udsigt hører ingen steder hjemme, idet broen må være forsynet med sidevindskærme af temmelig stor højde, så udsigt bliver der ikke meget af.

I 1995, siger man, vil kapaciteten være udnyttet. Jeg vil påstå, at vi teknisk kan lave det endnu bedre end foreslået i Jespersen-rapporten. Men hvem siger, at vi i 1995 eller år 2000 skal kombinere tunnelanlægget under Store Bælt med en vejbro eller et nyt rør? Hvorfor skulle vi ikke til den tid tage

alvorligt under overvejelse at skabe en ny forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark? Så tror jeg netop at tiden er inde til, at vi alvorligt overvejer en Samsølinje, og så er det klart, at så vil kapacitetsproblemet overhovedet ikke opstå på Store Bælt. Det er sikkert rigtigt, som der også står i rapporten, at ved takstfri overfart vil der i 1990 være behov for overførelse af 27.000 biler i Samsølinjen og 24.000 biler i Storebæltslinjen.

Endelig kan jeg heller ikke forestille mig, at vi i adskillige snese år kan forhindre, at der bliver bygget en bro over Fehmarnsund. En stor del af transittrafikken fra Skandinavien til kontinentet vil sandsynligvis søge andre veje end over Store Bælt, måske over en bro over Østersøen. Det er ikke udelukket, og derfor tror jeg, at det vil være klogere og mere forudseende at satse på et tunnelanlæg, det tror jeg vil gavne os i alle henseender.

Meget mere skal jeg ikke sige om Storebæltsanlægget. Også i mit parti er der tilhængere af et tunnelanlæg, heldigvis, og der er også dem, der er tilhængere af en broforbindelse, men jeg appellerer til folketinget om at støtte mindretallets forslag om et tunnelanlæg.

Så er der problemet med Saltholm lufthavn. Her har der jo manifesteret sig en modstand mod udflytningen fra Kastrup til Saltholm inden for en nærmere fastsat tid. Ja, der er vel dem, der betvivler, at det overhovedet er nødvendigt at flytte. Jeg synes, at den sag har været behandlet så grundigt også i forbindelse med tidligere beslutninger, vi har taget her i folketinget, at der ikke kan herske tvivl om, at det er nødvendigt, at vi omkring 1985 har en ny lufthavn på Saltholm. Vi ved, at det ikke er muligt at overleve i Kastrup, og at mulighederne er fuldt udnyttet i 1985, hvorfor vi må have en anden løsning. Selvfølgelig kan der godt findes en løsning på Amager, det skal jeg indrømme. Vi kan jo fortsætte med udvidelsen af Kastrup lufthavn og inddrage det meste af det sydlige Amager, men set ud fra miljømæssige og rekreative synspunkter tror jeg ikke, at det er forsvarligt. Men hvis man vil belægge det halve af Amager med beton, kan vi selvfølgelig blive i Kastrup.

Vi har Saltholm, og vi har store muligheder for at udnytte denne ø på en god måde