

[Skovmand.]

lemmer af det radikale venstre til at gå ind for tunnelforslaget, vel at mærke under de forudsætninger hvorunder vi i dag skal træffe beslutningen om en bro eller en jernbaneforbindelse.

Jeg vil gerne i lighed med hr. Bilgrav-Nielsen sige, at vi synes, de vilkår, hvorunder denne beslutning er truffet, er aldeles utilfredsstillende for ikke at sige skandaløse. Vi har ikke fået svar på vore spørgsmål før i yderste øjeblik, og vi har ikke fået lejlighed til at foretage en grundig udspørgning af de eksperter, der har udarbejdet Jespersen-rapporten. Jeg vil gerne sige til hr. Johan Philipsen, at selv om jeg er kommet til det resultat på baggrund af Jespersen-rapporten, at tunnelloøsningen er at foretrække, betyder det ikke, at jeg eller andre er blinde for, at man skal gå tingene grundigt igennem, inden man accepterer de synspunkter, der er anført. Men det har vi ikke haft tid til og ikke fået lejlighed til. Vi burde i udvalget have haft en forsvarlig diskussion om alle de punkter, der kunne have været tvivl om.

Jeg synes også, at nogle af de ting, som hr. Stæhr Johansen førte frem i sin behandling af emnet, understregede behovet for at diskutere tingene. Det var f. eks., at køreplanen ikke skulle kunne holde, og at specielt tunnelen risikerede at blive ødelagt af ubåde. Det sidste kunne da i hvert fald gøre mig noget betænkelig. Det burde have været rejst i udvalget, så vi kunne have fået en tilfredsstillende teknisk vurdering af, hvor stor denne risiko ville have været, og hvis der havde været, jeg havde nær sagt bare den mindste risiko, skulle man da se alvorligt på problemet. Men jeg synes ikke, det er et spørgsmål, der skal rejses umiddelbart før en afstemning i salen, og jeg håber i øvrigt, at trafikministeren vil være i stand til at sætte disse ting på plads.

Alt taget i betragtning burde denne afgørelse udskydes. Tinget burde have mulighed for at få et beslutningsgrundlag, der i det mindste var af samme kvalitet som det, der foreligger for Saltholm. Ganske vist er grundmaterialet betydelig bedre for Store Bælt, men hvad hjælper det, når der ikke har været tid til at læse dette grundmateriale og sætte sig ind i det og få den tilfredsstillende debat om det?

Men vi skal altså i dag stemme for eller

imod en tunnel. Og jeg skal her kort forklare, hvorfor jeg anbefaler, at man stemmer ja til tunnelen.

Personlig ville jeg foretrække, at vi fik en bro over Store Bælt. Jeg synes, en bro er den mest tiltalende løsning. Den har størst kapacitet, den giver bedst plads, og det er oplagt, at så bliver der ingen problemer hverken for vej- eller togtrafik. Men samtidig mener jeg, at det er aldeles realistisk at regne med, at vi ikke får råd til denne bro i en overskuelig tid. Ifølge bilag 23 i Jespersen-rapporten vil broen nemlig i anlægsperioden et enkelt år koste helt op til 580 mill. kr. i 1971-priser. De 3 næstdyreste år vil man komme op på 460 mill. kr. Det er, så vidt jeg ved, mere, end man på et enkelt år bruger på motorveje. Hvordan forestiller man sig, at sådanne kæmpeinvesteringer skal kunne undgå det offentliges sparekniv, og at broprojektet ikke dermed vil blive udskudt i en årrække? Jeg tror oprigtigt talt, at hvis vi vedtager broen i dag og ved tredje behandling, kan den teknisk set stå færdig i 1982, men vi skal være glade, hvis den står klar i 1995, og lykkelige hvis den kan gøre det i 1990.

Risikoen for en tilsvarende udskydelse er væsentlig mindre ved tunnelloøsningen. Jeg vil i øvrigt lige sige, at vi har sagt tunnel hele tiden; det er trods alt kun en tunnel mellem Sjælland og Sprogø, resten af vejen kører man over vand. Tunnelen er væsentlig billigere. Hvis man tager renteudgifterne med i betragtning, bliver de samlede udgifter ved anlæggets færdiggørelse mellem 1,5 og 2 milliarder kr. lavere end for en bro. Det fremgår af bilag 23 i Jespersen-rapporten.

Dertil kommer, at de investeringer, man sparer ved at lave en fast forbindelse på Store Bælt, er nøjagtig de samme i de to tilfælde, og det vejer selvfølgelig meget tungere til for tunnelens vedkommende, fordi de da bliver en større andel af udgifterne. Jeg tror, at hvis man virkelig følger en stram plan, kan man gennemføre tunnelen på de 7 år, der er angivet som anlægsperioden. Men jeg vil understrege, at selv det billigste af de to foreliggende projekter er så kapitalkrævende, at vi skal tænke os godt om, inden vi går i gang med det.

Jeg synes lige, jeg bør komme ind på et par af de misforståelser, der har præget