

[Skovmand.]

debatten. For det første er der spørgsmålet om tunnelens kapacitet. Man regner i Jespersen-rapporten med en startkapacitet på 2.250 personbilenheder i timen. Det er ca. $\frac{2}{3}$ af, hvad en firsporet motorvej kan klare ved fuld belægning, og det er i hvert tilfælde væsentlig mere, end f. eks. Halsskov-motorvejen har i øjeblikket. Hvis man investerer lidt mere i togkapacitet, kan man nå op på nogenlunde det, der svarer til en firsporet motorvej, og med en fuld udbygning af anlægget kan man komme op i nærheden af en sekssporet motorvej, og så har man faktisk allerede med tunneløsningen et anlæg, hvis kapacitet er større end de motorveje, der støder til. Det får man under alle omstændigheder, hvis man laver en bro, men med tunnelen har man en rimelig mulighed for at afpasse kapaciteten på Bæltet efter kapaciteten på de veje, der støder dertil.

Det har også givet anledning til nogen misforståelse, at selve udgifterne til de tog, der skal føre bilerne over, ikke er regnet med. Der har været nævnt tal på helt op til 700-800 mill. kr. ekstra for togene til tunnelen. Men der er det at sige til det, at disse tog giver bilerne en ekstra ydelse, som en bro ikke giver dem, idet bilerne jo bliver fragtet over. På en bro må man regne med en udgift på kørslen, som vil svare til ca. 5 kr. for hver tur over Bæltet. Derfor vil de to tal nogenlunde komme til at svare til hinanden, og derfor er det rimeligt, at man ikke tager togudgiften med, så meget mere som man jo kun behøver at investere i rullende materiel i det forhold, der er biltrafik til det.

Jeg vil på baggrund af disse ting anbefale, at man stemmer ja til tunneløsningen, og jeg vil temmelig indtrængende henstille til dem, der endnu overvejer at stemme for en bro, at gøre sig fuldt ud klart, hvad det vil betyde for den danske befolkning, om man på nuværende tidspunkt, hvor man ofte har diskuteret besparelser på områder, som jeg anser for langt mere vigtige end dem, vi her beskæftiger os med, uden tilstrækkelig prøvelse og uden tilstrækkelig undersøgelse vælger det dyreste af to projekter, der begge stort set kan løse den samme opgave.

Westergaard Andersen: Der er ét argument, som i hvert fald må være uacceptabelt vedrørende Storebæltsløsningen, og det

er, at svenskerne skal afgøre, hvilken form for løsning vi skal have ved Store Bælt. Jeg vil gerne sige det meget stærkt og tydeligt, at det er et uacceptabelt argument, og hvis det bliver brugt noget sted, og hvis ministeren ikke her klart kan afkræfte det, synes jeg, det er et meget dårligt udgangspunkt for afgørelsen, hvis den skulle falde til den side.

Så vil jeg gerne ganske kort sige, at der er noget, der hedder den almindelige politiske sammenhæng at sætte disse tekniske ting ind i. Nu har vi hørt meget om teknik, og det har haft én nyttevirkning, nemlig den at klargøre ganske tydeligt, at tunnelen kan løse det tekniske problem ved Store Bælt i hvert fald dette århundrede ud. Det vil folk lægge mærke til, og så vil man sige, og det siger man allerede nu i diskussionen rundt omkring: Hvad er egentlig meningen? Her har folketinget under stort skrig og skrål prøvet at spare 1 milliard kr., og nogle har endda været temmelig stolte af, at det er lykkedes. Vi ved også, at det kun er begyndelsen, og at der skal spares mere i den kommende tid. Her har vi så en situation, hvor man har valget mellem to løsninger, der begge to er dækkende århundredet ud, men hvor den ene koster 3 milliarder kr. og den anden 2 milliarder kr. Hvis vi vælger den til de 3 milliarder kr., vil man pege fingre ad os og sige: Hvad er det for nogle sparehelte? Hvad er det for en situation, folketinget har bragt os i? Derfor er der nu grund til meget nøje at overveje: vil vi ud-sætte os for det næste gang, at de, der er blevet ramt af sparekniven på det ene eller det andet område, siger: Ja, I kunne sagtens finde til os, men da det virkelig gjaldt, da der kunne spares 1 milliard kr. på et bræt, kunne I ikke klare det.

Jeg tror ikke, at vi kan holde til den situation. Jeg advarer så stærkt, som jeg kan. Jeg anmoder om, at vi ser den politiske situation i en sammenhæng. Det er sparehatten, vi har på, og ikke spenderhatten i disse år, og det bør vi også i dag leve op til og derfor stemme for tunneløsningen, for mindretallets forslag.

Buchart Petersen: Jeg er en af dem, der fra begyndelsen gik ind for en tunnelforbindelse under Store Bælt, men da jeg senere har observeret, at den samtidige forbindelse, som sådan set var lovet os, over Samsø-lin-