

[Kampmann.]

1973. Han spurgte, hvor jeg har de oplysninger fra. Det ved hr. Glensgård egentlig meget vel. Dem har jeg fra professor Gimnings kommentarer til hr. Bilgrav-Nielsens og hr. Svend Erik Sørensens forslag, og jeg skal læse nøjagtigt op, hvor det kommer fra:

„Afhængigt af i hvilket omfang ovenstående forhold“ — en række forhold, som er defineret i samme skrivelse — „kommer til at gøre sig gældende, vil man nå frem til, at anlægsudgiften for en kombineret tunnel vil ligge et sted i intervallet fra samme pris som for en højbro til en pris, der er over 1 milliard kr. højere.“

Jeg sagde, at jeg ville skønne, det gik op til 1 mia kr.; her står, at det endda kan gå op til over 1 mia kr. Uden at diskutere, om det bliver det ene eller det andet, så har vi vistnok lov til at sige, at det forslag, der kommer fra hr. Bilgrav-Nielsen og hr. Svend Erik Sørensen, i alle tilfælde bliver dyrere. Det synes jeg hr. Glensgård skulle tænke på.

Holmberg (V):

Ja, så skal vi drøfte Store Bælt endnu en gang, og så vidt jeg kan skønne, nærmer vi os afslutningen efter næsten 25 års debat. Det kunne naturligvis være fristende at gå lidt tilbage i tiden og se, hvordan debatten har formet sig, men det har vel ingen særlig aktuel interesse her, bare historisk. Alligevel vil jeg komme med et par enkelte bemærkninger herom i forbindelse med hr. Bilgrav-Nielsen m. fl.s forslag om en kombineret bro og tunnel over Store Bælt og i samme forbindelse ændringsforslaget til hr. Bilgrav-Nielsens forslag, stillet af et mindretal, hr. Kampmann, hr. Knud Damgaard og hr. Otto Mørch, tiltrådt af hr. Guldborg.

Storebæltforbindelsen, den kombinerede bro, altså højbro over Østerrenden og lavbro over Vesterrenden, er jo ikke til debat, men i forbindelse med, at vi nu snart skal til at træffe den store beslutning om en fast forbindelse over Store Bælt, vil jeg ikke undlade at gøre opmærksom på, at vi er en del i mit parti, der er enige med den nuværende socialdemokratiske regering, den tidligere venstre-regering og de regeringer, der gik forud, i det rigtige i en kombineret bro. Der er vel ingen grund til at nævne, hvad den

kombinerede bro består af, altså to jernbanespor og 6-sporet motorvej. Det er vedtaget her i folketinget med stort flertal for 3-4 år siden, og jeg kan hermed erklære, at venstres medlemmer af trafikudvalget er enige heri, altså den kombinerede bro. Vi tager hermed afstand fra ændringsforslaget til hr. Bilgrav-Nielsens forslag, den såkaldte biltogsløsning. Samme tunnelloøsning har vi jo drøftet før, og vi ved, at den er blevet nedstemt. Det sker forhåbentlig også denne gang.

Jeg har naturligvis med interesse læst de gamle argumenter, som vi har hørt mange gange før. De bliver just ikke mere rigtige af, at de nu bliver gentaget. Det tager ca. dobbelt så lang tid at komme over Bæltet med en biltogsløsning som med bro — det er forslagsstillernes egne tal — men det er, ligesom det ingen rolle spiller. Der er blevet nævnt 24 minutter for biltog, 14 minutter for personbiler og 19 minutter for lastbiler. Forslagsstillerne kan godt sige, at det spiller ingen rolle med de tidsintervaller her. Ja det tager altså ca. den dobbelte tid, og fremover vil det komme til at dreje sig om hundredtusinder, for ikke at sige millioner af biler. Der er ingen grund til særligt pindehuggeri, for der er vel ingen, der tror på, at de minutter gælder med hensyn til et stort lastvognstog, eller er der alligevel? Det er stadig væk nok de små ting, jeg nævner her.

En ting er blevet nævnt før i anden forbindelse, og det er færdselssikkerheden. Det er rigtigt, at hvis vi går ind på biltogsløsningen, så er vi stort set inde på det samme som med færgerne, at der bliver sluppet mange biler ud på vejen i løbet af meget kort tid — så hurtigt det kan lade sig gøre, det er simpelt hen meningen med det. Det har relation til færdselssikkerheden eller mangel på samme, og det er meget svært at gøre op i kroner og øre, men det skal absolut med i debatten, når vi drøfter den såkaldte biltogsløsning.

Jeg ved ikke, om det er med vilje, at forslagsstillerne ikke nævner, at en biltogsløsning ikke kan regne med at have kapacitet så længe som en kombineret bro. Der er blevet nævnt årstallene 1995 og år 2000, og vi kan for min skyld godt gå længere frem end til år 2000. Måske bliver det før, måske bliver det efter, det er jo prognoser. Men at den ikke kan tage den samme trafik, det ved vi