

[Holmberg.]

jo alle sammen. Og at den også teknisk er betydelig mere sårbar, det er ganske sikkert.

Jeg er altså enig med arbejdsgruppen og betænkningen fra 1968, når det enkelt anføres, at tunnelloøsningen ikke kan give en så tilfredsstillende løsning for trafikken som en kombineret bro. Som sagt er jeg enig både med den socialdemokratiske regering og med den tidligere venstre-regering om det rigtige i det, jeg her har nævnt, altså den kombinerede bro. Alt taget i betragtning kan jeg altså ikke se andet, end at jernbanetunnelen kun kan blive en halv løsning. Det er heller ikke mit indtryk, at vi behøver at argumentere særlig meget imod den løsning, for det bliver jo sikkert ikke aktuelt.

Jeg skylder at sige, at jeg taler selvfølgelig som ordfører for mit parti, men der er en del inden for min gruppe, der har en anden opfattelse, og det kan i øvrigt også være ganske naturligt.

Hr. Bilgrav-Nielsens forslag om ændring af loven af 1973 om anlæg af en bro over Store Bælt er jo nyt. Jeg er enig med forslagsstillerne i, at der er ingen grund til at omgøre beslutningen om den faste forbindelse, som er vedtaget. Forslaget bygger egentlig på det samme, princippet er i al fald det samme, en kombineret forbindelse. Men efter forslagsstillernes mening skal den have en anden udformning, kort sagt en tunnel under Østerrenden i stedet for en bro, men byggende på det samme som broen, to jernbanespor og 6-sporet motorvej. Vi har jo haft første behandling af forslaget, og der skal ikke stemmes om forslaget i dag, men vi skal have en afstemning om det inden så længe. Vi har haft en del møder, vi har selvfølgelig drøftet det intenst i trafikudvalget, og vi har fået en del bilagsmateriale herom. Det er også rimeligt, da der er nogle, der mener, at det vil være rigtigt at gennemføre det forslag, som er fremsat af hr. Bilgrav-Nielsen m. fl.

Vi har set i dagspressen, og det er også blevet anført forskellige andre steder, at en motorvejstunnel i stedet for en højbro vil indebære store fordele for skibsfarten. Vi har fået et svar på bilag 58, og der står her:

„Såfremt man alene ser på hensynet til skibsfarten, kan jeg bekræfte, . . .“ — det er

altså ministeren — „ . . . at en tunnel vil være at foretrække.“

Men i samme svar står der videre, at det er umiddelbart klart, at det broprojekt, som ifølge loven skal udføres, må udformes med al skyldig hensyntagen til skibsfartens interesser. Der står en hel del mere, men jeg tror, jeg har taget det væsentlige med.

En ting mere har også været inde i den offentlige debat om, hvorvidt vi må foretrække en kombineret jernbane-motorvejsbro eller en kombineret tunnel. Den drøftelse har vi også haft før. Der er jo nogle, der mener, at det virker psykisk meget dårligt at tilbagelægge en så lang strækning i en tunnel. Det kunne jo bruges som et argument mod hr. Bilgrav-Nielsens forslag. Jeg vil altså ikke bruge det som argument, men helt afvise det kan vi nok heller ikke.

En ting mere, som er blevet drøftet, er, om den højbro — den kommer selvfølgelig til at ligge en hel del over vandet, 70-75 meter — kan blive udsat for lukning i hårdt vejr. Vi har fået det svar, at det kan den ikke. Det kan altså ikke bekræftes, at det kan blive aktuelt.

Jeg vil endvidere nævne en ting, fordi vi ved, at det bliver drøftet fremover: at med hensyn til forbrug af udenlandsk valuta er der ingen særlige forskelle mellem en tunnel og en højbro.

Tiden er ved at være udløbet, men jeg vil trods alt alligevel nævne bilag 96. Anlægsudgifterne er cirka de samme efter det, vi har fået oplyst, men om drifts- og vedligeholdelsesudgifter har vejdirektoratet oplyst, at drift og vedligeholdelse af en kombineret jernbane- og motorvejstunnel må antages at blive væsentlig dyrere end drift og vedligeholdelse af en kombineret bro. Den oplysning stammer altså fra vejdirektoratet. Det firma, som har udarbejdet skitseprojektet til tunnelen, Christiani & Nielsen, regner skønsmæssigt med, at det nok vil være en merudgift, som vil andrage 50-100 pct. Det er rigtigt, at der har været lidt tvivl herom, men det er sikkert rigtigt, at drifts- og anlægsudgifterne vil blive dyrere. Jeg skal nok lade være med at komme ind på milliarderne, som i øvrigt har været drøftet.

Alt taget i betragtning så mener jeg ikke, der er anledning til at ændre den beslutning, som er truffet for 3 år siden. Sagen finder som nævnt sin afslutning nu på fredag.