

[Holmberg.]

Til sidst kan jeg gentage det, jeg sagde ved en anden anledning: Jeg er mit partis ordfører, og jeg refererer indstillingen hos vore udvalgsmedlemmer i udvalget om offentlige arbejder, men der er nogle af gruppens medlemmer, der har et andet syn og sikkert vil give udtryk herfor.

Ordføreren for forslagsstillerne (*Bilgrav-Nielsen*) (RV):

Jeg forstår, at vi behandler såvel forslaget som ændringsforslaget. Der er det interessante ved ændringsforslaget, at der endnu ikke har været fortalere for det. Der er derudover det interessante ved ændringsforslaget, at det blev stillet i det absolut sidste udvalgs-møde — dog med skriftlige kommentarer til.

Ændringsforslaget går som bekendt ud på, at der skal etableres et biltogsanlæg på Store Bælt. Jeg kan kort sige, som jeg tidligere har haft lejlighed til at gøre, at jeg må anbefale, at man stemmer imod dette ændringsforslag.

For det første fordi det ikke er en fremtidsløsning. Det antyder man selv i sine bemærkninger til forslaget, hvor man taler om, at det er den første faste forbindelse over Store Bælt, der skal se sådan ud. Vi ved godt, at der bag indstillingen om denne løsning i første omgang ligger et ønske om måske at etablere den næste over Samsø. Det understreger for mig, at man skal forkaste forslaget.

Dernæst er der tale om, at man etablerer sig med et anlæg, som koster mere end to tredjedele af, hvad det komplette anlæg på Store Bælt koster — og et anlæg, som i løbet af 15-20 år vil være nedslidt eller opbrugt, eller skal vi sige, at kapaciteten er udtømt, hvad angår biltogsanlægget. Det vil sige, at hvad der ligger af investeringer indtil da i biltogsanlæg og i rullende materiel og i terminalanlæg, ca. 1,4 mia kr., er forbrugt og nytteløst efter 15-20 år.

Derefter skal man have et supplerende anlæg på Store Bælt, og her er ingen jo i tvivl om, at det skal være en motorvejsforbindelse. Der er, så vidt jeg ved, en enkelt eller to i gruppen, der vil stemme for ændringsforslaget, men jeg må anbefale, at man stemmer imod.

For nu at gøre det kort, så mener jeg, at der ikke er nogen nævneværdig forskel

for biltrafikken, om man skal „sejle med tog“, eller man skal sejle med færge. Det er en anden form for færgeri, man ønsker etableret, og det ønsker vi altså ikke at investere så mange penge i. Derfor nej til ændringsforslaget.

Om hovedforslaget, altså det forslag, der er fremsat af medlemmer af kristeligt folkeparti og det radikale venstre om, at man i det besluttede anlæg på Store Bælt erstatter højbroen over Østerrenden med en tunnel, vil jeg gerne sige, at der er ikke for mig under udvalgsarbejdet fremkommet sådanne oplysninger, som viser, at dette ikke er rigtigt. Tværtimod vil jeg sige, det ligger helt fast, at forbindelsen med en tunnel under Østerrenden, som al fremtidig skibsfart i Store Bælt er henvist til, må være det rigtige. Man skaber en fri gennemsejlingsbredde på 4 kilometer i Østerrenden. Godt nok er der, som hr. Søgaard nævnte, kun tale om 9 bropiller på selve det dybeste sted, altså dér, hvor man sejler på Store Bælt i Østerrenden, men det har betydning, at hele strækningen på 4 kilometer bliver rensat for bropiller, idet det jo også kan ske, at skibe kommer ud af drift. Det er netop sådanne situationer, der er uoverskuelige, og det er sådanne situationer, man undgår, hvis man etablerer sig med en tunnel.

Tunnelen betyder altså ikke nogen ændring i forhold til anlæggets kapacitet eller udformning som sådan. Der er stadig tale om en fast forbindelse for jernbane for sig og for biler og motorvej for sig. Men den skaber sikkerhed for skibstrafikken, og vi mener også for vejtrafikken, idet vi stadig mener, at det sikkerhedsmæssigt må være langt mere anbefalelsesværdigt, at man etablerer sig med tunnel end med en bro, som ligger disse 70-75 meter over vandet — til sammenligning med den nye Lillebæltsbro, der kun ligger 40 meter over vandoverfladen. Jeg tror, der er medlemmer her i tinget, der har erfaringer for, hvordan det er at køre på den nye Lillebæltsbro, når det rigtig stormer, så det kan ikke afvises, at der også er en trafikikkerhedsmæssig motivering for forslaget om tunnel. Endvidere kan man ikke med rimelighed anføre — og det har man heller ikke gjort, kun hr. Holmberg har nævnt det i forbifarten her — at nogle mennesker måske ikke bryder sig om at køre i en tunnel, for der er tale om 4 km,