

[Tommy Dinesen]

dyrere, men det er dog gjort andre steder, f.eks. i Japan.

Det samme gør sig gældende, når man skal undersøge vandudskiftningen, og hvad den betyder for Østersøen. Man bør også undersøge, hvad en tunnel og en bro – hvis det er det, man vil have – betyder for Øresund, for der er jo forbindelse til Østersøen. Hvad betyder alle disse store projekter sammenlagt? Det mangler vi meget om. Det er ikke bare for i nogle år at forhindre, at man får en fast forbindelse. Det er også, fordi man bør gøre det nogenlunde ordentligt, hvis det skal være.

Den socialdemokratiske ordfører var inde på, hvor megen energi man kunne spare, hvis man gik bort fra færgefart. De beregninger, der foreligger med hensyn til energien, går ikke på den sammenlagte overfart, der er vedtaget her i folketinget. De går tværtimod på en videreførelse af det, vi har, nemlig adskilte overfarter på Halskov-Knudshoved og Korsør-Nyborg. Det synes jeg nok man burde tage med, når man laver den slags beregninger.

Der står i rapporterne gang på gang, at man regner med fra 25 til 30 pct. mere trafik på de danske landeveje. Derfor vil der ikke være nogen energibesparelse ved ikke at bruge færger. Tværtimod vil der komme flere biler på landevejene. Som jeg kunne forstå på hr. Svend Erik Hovmand, var det, Danmark skulle bruges til, en masse motorveje på kryds og tværs i hele landet, så tyskere og nordmænd og svenskere kunne komme fra det ene sted til det andet i Europa.

#### **Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg vil gerne begynde med at konstatere, at det har vist sig ganske nyttigt, at vi har foretaget nogle fornyede undersøgelser omkring den faste forbindelse over Store Bælt. Trafikprognoserne i de seneste rapporter er blevet langt mere realistiske, end de tidligere har været, projekterne er blevet billigere, end de tidligere har været, og selv spørgsmålet om, hvorvidt man på en del af strækningen, altså Østerrenden, kan anlægge en tunnel, er nu noget, man diskuterer seriøst. Dette spørgsmål har man tidligere afvist blankt. Det er godt, at vi er nået dertil, og for så vidt kunne man sige: lad os prøve én gang til – måske kunne vi gøre det endnu bedre.

En ting mere, som også tidligere er blevet afvist, men som nu overvejes, er en etapedelt udbygning af den faste forbindelse. Tidligere ville man aldrig høre tale om det. Etapedelingen, som man nu diskuterer i rapporterne, består i, at man først anlægger en jernbanetunnel/vej kombineret med biltog og først senere anlægger en fast forbindelse for vejtrafikken.

Jeg mener, man burde være gået videre i disse overvejelser om etapeopdeling. Man kunne f.eks. have sagt: hvorfor ikke først føre jernbanerne ud til Knudshoved og Halskov, en slags første etape? Der er mulighed for en overgang at sejle mellem disse to punkter. Det er der påvist betydelige besparelser ved. Anden etape kunne være anlæggelse af jernbaneforbindelsen. Tredje etape kunne være supplerende af denne jernbaneforbindelse med biltog, og så kunne man eventuelt senere overveje at supplere anlægget yderligere med en vejforbindelse.

Jeg synes, man seriøst skulle have overvejet det, fordi man herved ville kunne løse et meget væsentligt problem, nemlig dette at vi i nogle få år får nogle meget store investeringskrav, sådan som projekterne nu er stillet op. Det ville være langt mere overkommeligt, hvis man ved en yderligere etapeopdeling kunne få et mere jævnt forløb af investeringer over en længere årrække.

Projekterne, som de er beskrevet, og som de er behandlet i de to rapporter 85-rapporten og Nyboe Andersen-rapporten, er hovedsagelig to: den store, kombinerede faste forbindelse og jernbaneprojektet kombineret med biltog. Der er en betydelig prismæssig forskel mellem disse to anlæg, men samfundsøkonomisk og driftsøkonomisk er det klart, at man ikke opnår nogen fordele ved at investere ekstra 4-5 mia kr. i det store projekt. Det opnår man intet ved. Derfor går jeg ud fra som en forudsætning, også efter at have hørt hr. J. K. Hansens indlæg, at dette projekt ikke realiseres.

Det radikale venstre må meget kraftigt advare imod en sådan rутten med pengene. Når det ikke kan påvises, at der er samfundsøkonomiske gevinster forbundet med at gå fra et projekt til 5 mia kr. til et projekt til små 10 mia kr., så er det at rutte med pengene. Det er klart, at vi som parti ikke for sjovs skyld har lagt ryg til en lang, lang række års økonomiske opstramninger for at få dette