

[Holmberg.]

ingen grund til at drøfte her i dag, for den er ikke på dagsordenen, men jeg er vidende om, at den sikkert kommer senere. Denne biltogsløsning var til afstemning, men blev forkastet. Jeg finder alligevel, det er mest rigtigt at gøre opmærksom på, at flertallet af mit parti dengang stemte for den såkaldte biltogsløsning. Men så kom vi til tredje behandling, og her blev den kombinerede bro vedtaget. Den blev vedtaget her i tinget i 1973 med 117 stemmer for, 28 imod, mens 16 medlemmer undlod at stemme. Jeg synes, det er mest rigtigt lige at gøre opmærksom på sagsforløbet her, for det har faktisk aktuel interesse.

Men energikrisen kom, og ministeren for offentlige arbejder, dengang trafikminister Damsgaard, besluttede den 26. marts 1974 at nedsætte et såkaldt hurtigt arbejdende udvalg til at foretage visse undersøgelser — som der står: til supplerig af beslutningsgrundlaget fra 1972, altså på grund af energikrisen m. v. Det blev også et hurtigt arbejdende udvalg. Det afgav betænkning i august 1975, og det er et digert værk på flere hundrede sider, meget interessant læsning. Det blev ikke et enigt udvalg, der afgav betænkning, men et enigt udvalg kunne igen konstatere, at der er god rentabilitet i de løsninger, der er undersøgt, altså biltogsløsningen og den kombinerede bro.

Udvalget konstaterede endvidere sagligt, at der var mange usikkerhedsmomenter, bl. a. de ændrede prognoser for biltallets stigning, men også flytrafikken og skinnetrafikken er med. Det er altså et skøn, men det kan jo heller ikke være på anden måde. Jeg finder alligevel, at det er et godt grundlag at bedømme det store projekt på. Her vil jeg egentlig gerne citere, hvad min kollega fra det samme parti fru Elsebeth Kock-Petersen m. fl. skriver i forslaget til folketingsbeslutning om at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero. Der står her:

„Folketinget opfordrer regeringen til at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero og til snarest på baggrund af en samlet vurdering . . .“ osv.

Senere i bemærkningerne til forslaget skriver forslagsstillerne, at de finder ikke grundlaget for beslutningen om en fast forbindelse er overbevisende. Det kan jo altid

diskuteres, om det store værk, som jeg lige har nævnt, er overbevisende. Det skulle da i alle tilfælde være overbevisende på den måde, at det udvalg, der har siddet, konkluderer, at begge løsninger i alle tilfælde har god rentabilitet. Ved grundig gennemlæsning vil fru Elsebeth Kock-Petersen selvfølgelig også komme til det samme resultat med hensyn til rentabiliteten.

Hermed er vi ved det andet forslag fra hr. Bilgrav-Nielsen m. fl., som drejer sig om en ændring af anlægget. Det er de radikale og nogle fra kristeligt folkeparti, der står bag forslaget. De er altså enige med det vedtagne forslag fra 1973 i, at det skal være en kombineret bro/tunnel på den måde, at der bliver 6 spor til bilerne og 2 spor til banerne. På den måde er der altså ingen forskel mellem det vedtagne forslag og det, der nu foreslås, men ændringen består i, at højbroen over den såkaldte Østerrende skulle afløses af en tunnel. Der er flere begrundelser herfor, og jeg indrømmer da gerne, at der kan godt gives begrundelser herfor, også relativt gode begrundelser, men vi har jo drøftet det i trafikudvalget, og her er grund til at henvise til bilagene 58, 81 og 96, hvor der er en udførlig redegørelse for disse ting. Anlægsudgifterne er stort set de samme. De er lidt højere for tunnelen end for broen, men stort set de samme.

Der er vel egentlig også grundlag for her lige kort at citere spørgsmål 17 i bilag 96 af 12. december 1975. Spørgsmålet lyder:

„Kan ministeren bekræfte, at vedligeholdelse af en kombineret jernbane/motorvejs-tunnel vil blive billigere end vedligeholdelse af en kombineret bro?“

Svaret lyder:

„Et beregningsmateriale specielt for Storebæltsforbindelsen til belysning af vedligeholdelsesudgifterne for en sådan tunnel foreligger ikke.

Det skal endvidere bemærkes, at der ikke her i landet findes en tunnel af tilsvarende længde som den, en tunnel under Store Bælts Østerrende vil få. Sammenligning med udgifterne for drift og vedligeholdelse af eksisterende motorvejtunneler her i landet må som følge heraf tillægges en begrænset værdi.

Vejdirektoratet har oplyst, at drift og vedligeholdelse af en kombineret jernbane/motorvejtunnel må antages at blive væ-