

[Horn.]

vi i sin tid med spørgsmålet, om vi skulle have en broforbindelse over Store-Bælt, eller om vi skulle have en tunnelforbindelse. Tunnelforslaget var for øvrigt dengang mere eller mindre inspireret af ingeniør Wistisen, Frederikshavn, der nu optræder som rådgiver i det såkaldte Samsøprojekt. Vi kom dengang til, at med den daværende teknik ville en tunnel være væsentligt dyrere. Men siden da har tunnelteknikerne, ikke mindst i kraft af det danske firma Christiani & Nielsens indsats, formået at udvikle et system, som gør tunnelsystemet mere konkurrencedygtigt over for brosystemet. Der er ikke sket så forfærdelig megen udvikling i brobyggeriet, hvilket vi så ved den internationale konkurrence, vi lavede i 1960'erne og afsluttede i 1967. Den viste en række detaljer, som var nye, men i selve hovedideerne ved brobygningen var der ikke noget nyt at hente.

Umiddelbart er der grund til at antage, at det er en realistisk løsning at vælge den dobbeltsporede tunnel. Nu ved vi godt, som ministeren også gav udtryk for, at der opstår nogle følelser eller måske navnlig nogle forestillinger hos folk om det ubehagelige i at køre i tunnel. De, der husker, hvordan det var at sejle med færgerne på Store-Bælt især lige efter krigen, vil have lagt mærke til, at ikke mange brød sig om at gå ned under dækket i færgerne. Det havde en ganske særlig forklaring: siden færgerne under krigen blev sænket, var der aversion imod at benytte kahytterne. Der er ingen tvivl om, at det at komme ned i sådan et tunnelrør af mange vil opfattes som noget ubehageligt, noget, der er en risiko ved. Det er der naturligvis også ved at køre oppe på en bro 65 m over havoverfladen, og der vil måske være visse dage, hvor det overhovedet ikke vil være muligt at køre over; det bliver i hvert fald overordentlig dyrt, hvis man skal sikre kørslen i alle mulige forhold.

Derfor kommer tunnelteknikken vældigt ind i billedet her. Det er også det, som igen har aktualiseret spørgsmålet om Samsølinjen, for så vil Samsølinjen på ét eller andet tidspunkt kunne blive et supplement, som ministeren udtrykte det. Det var vist den tidligere minister, hr. Guldberg, der på et møde i Odder for en del år siden netop brugte den formulering, at hvis man skulle

have noget over Samsø, måtte det være et supplement til Store-Bælt. En af de ting, som det er ret vigtigt at få tilkendegivet i dag, er vel: måske skal man på et eller andet tidspunkt diskutere en forbindelse over Samsø, men befolkningen venter på, at folketinget siger: der er ingen tvivl om, at den første faste forbindelse mellem øst og vest skal gå over Store-Bælt. Det mener jeg der skal være fuld sikkerhed for.

Vi vil som sagt gerne se den endelige betænkning — det, vi har fået forelagt, er jo den midlertidige — for at vi kan have mere sikker grund under fødderne med hensyn til at vurdere, hvordan tunnelprojektet forholder sig til broprojektet.

Vi ved også, at samtidighedsproblemet er dukket op i debatterne, og det har ministeren gjort rede for. Hovedsigtet med det er at udnytte de tekniske og arbejdsmæssige muligheder, der ligger i en vis samkøring af disse to projekter. Vi ved, det er forekommet i en lang række andre tilfælde både i og uden for Europa, at man har samkørt tingene for at kunne udnytte den viden, den arbejdskraft, de maskiner, man har osv.

En ting, som vi må have for øje i denne sag, vil jeg gerne gøre et par bemærkninger om. Det har noget at gøre med de synspunkter, jeg gjorde gældende i februar måned 1969, da vi sidst havde den store trafikdebat, om, hvordan vi kan forestille os, at menneskene reagerer omkring år 2000. Det er jo tiden fra da af og langt ind i næste århundrede, vi skal dække ind. Det er ikke et spørgsmål om, hvordan vi skal have det i de kommende år. Det er et spørgsmål om, hvordan kommende generationer kan udnytte de store investeringer, der her er tale om. Der er nogle, som lever i en forestilling om, at vort forhold til bilen vil fortsætte, som det har været i 1950'erne og 1960'erne. Men nu ser vi, at man i Amerika, i Sverige og andetsteds er begyndt at ændre sit forhold til bilen, og da vi jo ikke er væsentligt anderledes end andre mennesker, er der grund til at antage, at dette at komme til at jage på en bro over Store-Bælt ikke vil virke nær så attraktivt, som nogle forestiller sig — det er det, jeg nærmest vil kalde 1950-forestillingen om bilens brug. De vil hellere vælge det kollektive trafikmiddel, og her vil der først og fremmest blive tale om fly eller om jernbaner, i dette tilfælde om jernbaner.