

Der var stillet 8 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Hørn: De to forslag, vi her har til anden behandling, har jo været drøftet meget ofte her i tinget, sidst ved førstebehandlingen, som ikke frembragte nogen synspunkter, der ikke var kendt i forvejen.

Vi ved, det er to kostbare anlæg. Vi ved også, det er to produktive anlæg. Man vil kunne se af betænkningen og det omfattende bilagsmateriale, der ledsager betænkningen, at udvalget har ofret ikke så lidt tid — som rimeligt er — på disse to store sager, mest på Saltholmsforslaget, fordi det ikke har været drøftet så tit som Storebæltssagen, der jo er en meget gammel sag. Den er helt fremme ved detailprojekteringsstadiet, mens Saltholmsanlægget ligger på et noget lavere niveau i projekteringsmæssig henseende.

Storebæltforslaget går jo, som alle ved, ud på at følge indstillingen fra den store kommission i sin tid, hvor samtlige erhverv var repræsenteret. Samtlige erhverv her i landet var enige om, at det burde være en kombineret vej- og jernbanebro, og det er det forslag, som regeringen har fremsat, og som jeg ved førstebehandlingen gav tilslutning til på mit partis vegne. Det vil jeg også gøre i dag.

Man vil have bemærket af betænkningen, at der er et mindretal af udvalget, som har stillet ændringsforslag om at vælge en tunnel-løsning. Det er vel det, vi kan kalde den lille tunnel-løsning — der er nemlig to tunnel-muligheder. Den ene, som mindretallet foreslår, svarer til det råd, det såkaldte Jespersen-udvalg gav med hensyn til en fast forbindelse over Store Bælt, medens det store tunnelanlæg, som svarer til en kombineret vej- og jernbanetunnel, kun har været periferisk drøftet — det er i samme prisklasse som det forslag, der foreligger fra regeringen. Det er det lille tunnel-forslag — eller det snævre tunnel-forslag, må man måske hellere sige — som mindretallet har taget op.

Jeg skal ikke gå i polemik med mindretallet om dette problem — det har vi drøftet i udvalget — men kun fremholde, at dette forslag ikke har nogen rigtig mening, hvis ikke vi næsten samtidig binder os til inden for en forholdsvis kort årrække at anlægge en eller anden fast forbindelse eller halvvejs fast forbindelse i Samsølinjen. Jeg har også sagt ved førstebehandlingen, at der kan fremføres gode argumenter for denne Samsølinje. Men hvis ikke der er sammenhæng imellem disse to anlæg, har det ikke nogen rigtig mening at gå ind for den snævre tunnel-løsning.

Det er en vanskelig opgave at bygge såvel en tunnel som et broanlæg på Store Bælt. Det er på åbent hav, og så vidt mig bekendt er der ingen andre steder i verden, hvor der er bygget et broanlæg af den dimension, som der her er tale om, i så åbent hav og under de klimatiske forhold, der her er tale om. Som professor Engeldund, vores store brobygger, engang sagde: det ligger i overkanten af, hvad der er teknisk muligt, fordi det er åbent hav.

Vi vil jo nok senere, når forslaget er vedtaget, hvorved ministeren bemyndiges til at lade dette gennemføre, blive bekendt med, hvordan det endelige projekt skal udformes. I alt fald må det til den tid siddende udvalg for offentlige arbejder blive gjort bekendt med det, og det er vel rimeligt, at det samlede ting også bliver gjort bekendt med det.

Jeg vil gerne føje et par ting til, som har meget med dette at gøre. Vi har jo nylig gennemført en lov om buskørsel, og for at få den rette balance imellem jernbanetransport og landevejstransport, fjerntransport og regionaltransport, vil jeg forudsætte, at de ulemper og de skavanker, der er ved en del af vores afgiftslovgivning og motorkøretøjslovgivning i øvrigt, bør rettes, inden anlægget tages i brug.

En anden ting, som bør fremhæves, er, at man bør ikke sulte statsbanerne med hensyn til færgerebudskaab i perioden, indtil anlægget kan tages i brug. Vi ved jo godt, at i en almindelig, økonomisk drevet virksomhed vil man være tilbøjelig til henimod det tidspunkt, hvor man skal skifte gamle maskiner ud, eller hvad det nu er — i dette tilfælde gå over fra færger til fast forbindelse — at være tilbageholdende med investeringer, og det er naturligvis helt i orden, det har vi jo