

[Arne Larsen.]

påstande at sige, at vi har haft et ret grundigt og sagligt udvalgsarbejde, og at vi på basis af dette nu har fået trukket standpunkterne klarere op, hvilket giver sig udtryk i den betænkning, som er udarbejdet.

Til hr. Bilgrav-Nielsens kritik af udvalgsarbejdet vil jeg dog have lov at anføre, at hr. Bilgrav-Nielsen selv så tidligt som i 1968-69 var medlem af det såkaldte storlufthavnsudvalg, hvor vi gennempløjede problemerne fra A til Z. Vi har gjort det hen ad vejen i snart 3-4 år: Ved behandlingen her i folketinget i 1969, da vi traf principbeslutningen om at udflytte Kastrup lufthavn til Saltholm, og senere da vi i samme forbindelse behandlede lovforslaget om anlægsstopet i Kastrup lufthavn. Der har da gennem alle disse år været dynget masser af materiale på bordet, som grundigt har forklaret os fordele og ulemper. Det er derfor helt urimeligt at stå op i dag og sige, at sagerne ikke er grundigt belyst, for det er de.

Med hensyn til spørgsmålet om at etablere en fast forbindelse over Store Bælt er der jo her i tinget en meget bred tilslutning hertil. Bogstavelig talt alle partier og medlemmer går ind for en fast forbindelse, selv om der vel stadig væk er dem, der sætter et spørgsmålstejn ved nødvendigheden heraf. Der er jo stadig væk dem, der stiller det spørgsmål, om vi egentlig ikke endnu i mange år kan klare os med det udmærkede færgesystem, som vi har på Store Bælt, og om ikke det kapacitetsmæssigt sagtens kan følge med udviklingen endnu i mange år. Jeg tror da også, at vi såmænd godt frem til århundredskiftet kunne klare os med et udbygget færgesystem, men man har jo ført en heftig agitation for, at vore landsdele skulle nittes sammen, og imod en toldmur ned gennem Store Bælt osv. osv., og man må jo bøje sig for den politiske kendsgerning, at der er et stort flertal for, at vi nu inden for 10-12 år får etableret en fast forbindelse over Store Bælt. Men mange vil vel stadig væk stille det spørgsmål, som jeg også forstod hr. Bilgrav-Nielsen gjorde, om det egentlig hastede så stærkt, om vi ikke som sagt kunne klare os adskillige år fremover. Men det er lige så rigtigt, at samfundsøkonomisk er en fast forbindelse en gevinst. Den giver kortere rejsetid og mulighed for billigere transport, og det er noget, som ve-

jer tungt, når man skal gøre plusserne og minusserne op.

Jeg hører imidlertid til det mindretal, som mener, at den faste forbindelse over Store Bælt kan klares på en anden og en mere tidssvarende måde end den, der er lagt op til i lovforslaget. Vi har fået et meget digert værk, nemlig rapporten fra det tekniske udvalg, og her har der været udført et meget grundigt stykke arbejde.

Til alle dem, der er så varme brotilhængere, vil jeg lige bemærke, at konklusionen af dette tekniske udvalgs arbejde er, at den første faste forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark bør anlægges over Store Bælt, at en fast Storebæltsforbindelse bør anlægges, så hurtigt det er teknisk muligt, og at det bør være en 2-sporet jernbanetunnel og en lavbro til afvikling dels af almindelig jernbanetraffic, dels af biltrafic, med dertil særligt indrettet rullende materiel og terminalanlæg.

Udvalget har herved lagt hovedvægten på, at den anbefalede løsning må anses for at være den samfundsøkonomisk mest rentable, og udvalget skal herudover henlede opmærksomheden på, at den anbefalede løsning er den mindst kapitalkrævende og således i anlægsperioden vil give den mindste belastning af den samfundsøkonomiske balance.

Ved en biltogsforbindelse holdes endvidere flere muligheder åbne for trafikudbygningen omkring år 2000. Ingen kan i dag med rimelig sikkerhed sige noget om trafikintensiteten om 30-40 år, og biltogsforbindelsens fleksibilitet er derfor en fordel. Jeg synes, det er vægtige ord, der siges af Jesspersen-udvalget, og jeg mener ikke, det er helt nemt at sidde dem overhørig. Det er blevet fremhævet, at tunneløsningen er godt 1 milliard kr. billigere, så alene af den grund skulle man vælge dette anlæg. Teknisk set er det også det mest fremsynede. Alle andre steder i verden, hvor man har de samme problemer som vi, drømmer man ikke om at bygge store broer, man vælger tunnelanlæg. Kanalprojektet mellem England og Frankrig er jo et typisk eksempel herpå. I Japan og i Amerika bygger man store tunnelanlæg af lignende dimensioner. Det er den tekniske udvikling, som vi ser alle andre steder. Men vi holder stædigt på gamle traditioner. Broer er smukke, og man