

[Bilgrav-Nielsen.]

pris frem. Ministerens svar vil naturligvis være afgørende for, hvad vi selv indstiller ved tredje behandling.

(Kort bemærkning).

Søgaard (S):

Jeg kommer til at sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at når hr. Bilgrav-Nielsen herfra påstår, at hr. Havnø har bevist, at man kan bruge længdeventilationsprincippet, er det ikke rigtigt. Det papir, vi har fået her, beviser under ingen omstændigheder, at det kan lade sig gøre i en 4 km lang tunnel. Den længste, vi har, er på 2,7 km, og dér bruger man et andet princip. Jeg kan ikke rigtig forstå, det skal drages ind i debatten som noget helt teknisk renfærdigt i forhold til det, hr. professor Gimsing har sagt om det samme emne.

(Kort bemærkning).

Kampmann (S):

Det er jo en ældgammel diskussionsmåde at betegne forskellige sagkyndige som mere eller mindre sagkyndige. Hr. Gimsing er professor på Danmarks tekniske højskole og som følge heraf naturligvis uafhængig. Hr. Havnø har tilknytning til en virksomhed, som fortrinsvis bygger tunneler og naturligvis har en interesse i tunneler.

Må jeg derefter sige om biltogsforslaget, som hr. Knud Damgaard på et senere tidspunkt vil komme ind på, at det måske er det forslag, der bedst af alle tilgodeser den kollektive trafik. Når jeg tænker på hr. Bilgrav-Nielsens mange varme ord for den kollektive trafik fra denne talerstol, er det helt ufatteligt for mig, at han går imod det.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Hr. Bilgrav-Nielsen for en kort bemærkning; derefter går vi over til ordførerbemærkningerne.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg må sige, hr. Kampmann holder stilen. Nu påstår han, at en fast forbindelse, hvor der er adskilt trafik for den kollektive, altså jernbanen, og vejtrafikken, skulle være en ringere forbindelse kollektivt set; jeg mener, den er bedre. Det forslag om biltogsanlæg, hr. Kampmann nu er vendt tilbage til, efter

at han som minister fremsatte det forslag, der er vedtaget om en kombineret forbindelse, skal jo belemres med denne individuelle trafik. Det må da betyde en forringelse for den kollektive trafik, ellers forstår jeg ingenting. Jeg mener altså, den kombinerede forbindelse også er den bedste kollektivt set.

Det, jeg gerne ville vende tilbage til, er spørgsmålet om, hvad man kan klare sig med af ventilationsanlæg i en tunnel. Det er ikke rigtigt, som hr. Søgaard siger, at man ikke kender tunneler på 4 km's længde, hvor man klarer sig med længdeventilationsanlæg. For det første vil jeg gerne sige om Elbtunnelen, at den blev planlagt, før man kendte de nye begrænsninger med hensyn til biludstødningsgassen. Dernæst har vi fået oplyst i udvalget — det ved hr. Søgaard også — at der bygges en tunnel på næsten 5 km's længde i Alperne i øjeblikket med længdeventilationsanlæg. Det kan sagtens lade sig gøre. Men hvis vi er usikre, vil jeg gerne spørge hr. Søgaard, om denne usikkerhed ikke burde ende i en enighed om, at vi fortsætter undersøgelserne, indtil usikkerheden er bragt ud af verden.

Kurt Brauer (SF):

Der er her til anden behandling stillet et ændringsforslag af et mindretal: socialdemokraterne hr. Knud Damgaard, hr. Kampmann og hr. Otto Mørch, og det er tiltrådt af et mindretal, hr. Guldberg fra venstre. Vi er en del i socialistisk folkeparti, der er af den opfattelse, at det er ganske naturligt, at man tager en helt åben og fordomsfri stilling til dette ændringsforslag, også helt uanset, hvordan man stemte til det foregående forslag til folketingsbeslutning af fru Elsebeth Kock-Petersen. Socialistisk folkepartis gruppe er delt, idet der er 5 medlemmer, der med mig agter at støtte det stillede ændringsforslag, mens resten vil vende sig imod det.

Som en lille personlig bemærkning, et lille personligt forsøg på en spøg her til sidst, vil jeg sige, at når hr. Holmberg med tilfredshed konstaterer, at vi nu er ved enden på 25 års debat, vil jeg godt udfordre til væddemål om en færgetur fra den ene side af Store Bælt til den anden, hvor jeg betaler frokosten, med hr. Holmberg om 25 år, for da sejler færgen der endnu.