

[Fuglsang.]

finder, det er den bedste og den mest fornuftige løsning.

Jeg er så langt nede i talerrækken, at der næppe er grund til at gentage alle de argumenter, der kan fremføres for eller imod. Det er trods alt sådan, at vi ikke her står med på den ene side et forslag, hvor alt er krystalklart og problemfrit, og et andet, hvorom vi faktisk ikke ved noget som helst. Der er jo vitterlig usikre momenter i begge de to projekter, som her står over for hinanden. Det gælder på den ene side for det, som bliver over vandet, højbroen, med hensyn til vind og glat føre, og på den anden side for projektet under vandet med hensyn til ventilationen. I begge tilfælde er det min overbevisning, at vore teknikere med det tekniske niveau, vi råder over i dag, vil være i stand til at klare problemerne. Der er også det ofte nævnte spørgsmål om søfarten: gennemsejling og påsejling, og der er økonomien; kort sagt der er i alle problemerne ting, som endnu ikke er helt afklaret.

Når vi vælger tunnelloøsningen, er det som sagt, fordi vi mener, det er den bedste. Det gælder også både beskæftigelsesmæssigt og valutamæssigt. Jeg har beskæftigelsesmæssigt hæftet mig ved den oplysning, vi har fået om, at det er muligt at bygge tunnelens forskellige dele på forskellige pladser og derfra transportere dem derhen, hvor de endeligt skal anbringes, sådan som det f. eks. også faktisk skete, da vi lavede Limfjordsbroen. Jeg anser i og for sig dette som meget vigtigt af beskæftigelsesmæssige grunde. Også set derudfra, at man derved i nogen grad kan undgå en ophobning og sammenklumpning af arbejdskraft på selve byggestedet, som kan give problemer af forskellig art, både mens selve anlægsarbejdet står på og senere hen. Det er klart, at jeg også ser omridsene af den stygge ulv, vi møder så tit, nemlig vores medlemskab af fællesmarkedet, som måske kan gøre, at disse elementer bliver bygget et sted uden for landet og så transporteres derop, hvor de skal være, men det gælder for øvrigt også andre sider af dette store anlægsarbejde.

Endelig vil jeg sige om det ændringsforslag, der er stillet af 3 socialdemokrater om biltogsfærger, at jeg nok kan se sådan noget fornuftigt i selve tanken med at fremme den kollektive trafik, ikke mindst af tungere

gods, men alligevel — og dér vil jeg igen hæfte mig ved argumenter, der er kommet — finder jeg det faktisk en lille smule ulogisk at gå over fra færger på den ene side til denne løsning på den anden side. Jeg er også usikker med hensyn til, hvad der kan ske ved forstyrrelser og den slags ting. Men altså ganske kort: vi er positive over for det af hr. Bilgrav-Nielsen fremsatte lovforslag.

Kurt Hansen (VS):

Må jeg gøre et par enkelte generelle kommentarer; selv om ministeren nok vil være af den opfattelse, at de allerede er trukket frem, vil jeg tillade mig at gøre det én gang til.

Vi er af den opfattelse, at der med de seks bilfærger og den ene jernbanefærge er tilstrækkelig kapacitet til at betjene folk, som ønsker at komme over på den anden side af Store Bælt. Det synes jeg skal stå helt klart.

Hvad angår økonomien, ser vi det på den måde, at der for den kæmpemæssige sum, som skal anvendes til at bygge en eventuel højbro eller en kombineret lavbro og biltunnel, som der er lagt op til i hr. Bilgrav-Nielsens forslag, kunne bygges massevis af boliger. Der kunne for de penge bygges mindst 20.000 boliger til en statsfinansieret lav rente, som ville give fuldt ud lige så megen beskæftigelse. Det har VS påpeget gentagne gange i debatten omkring Storebæltsforbindelsen, og det er ikke på noget som helst tidspunkt blevet tilbagevist.

I forbindelse med beskæftigelsen mener jeg, det er værd at stille det spørgsmål, hvad man vil gøre med de mange, mange mennesker, som arbejder ved færgeoverfarterne i Korsør og Nyborg. Der vil opstå nogle kæmpemæssige arbejdsløshedsproblemer, fordi de jo skal arbejde på færgerne, lige indtil den dag, snoren bliver klippet på det værk, vi står og diskuterer her. Også på lidt længere sigt er det, som jeg nævnte i mit tidligere indlæg om fru Elsebeth Kock-Petersens forslag, helt oplagt kun nogle lap-periløsninger i henseende til værfternes beskæftigelsesmæssige situation, for værfterne kan ikke blive ved med at producere elementer til en bro.

I hr. Bilgrav-Nielsens lovforslag er der stort set ingen opprioritering eller, kunne man fristes til at kalde det, omprioritering af den trafikudvikling, vi har kendt hele tiden. Det