

[Rimstad.]

føres ud i livet. I modsætning til Store-Bæltbroen drejer det sig her om et anlæg, som et enkelt udførende firma eller et fåtal af firmaer, der arbejder sammen, kan udføre. Det vil derfor være naturligt at udbyde arbejdet i licitation, og det må i dette tilfælde selvfølgelig være en åben licitation, hvis grundlag bør være et skitseprojekt og ikke et detailprojekt. Når jeg fremhæver dette så stærkt, skyldes det i særlig grad, at staten i dette tilfælde efter min opfattelse, således som jeg også nævnte under første behandling af lovforslaget om en Store-Bæltbro, har pligt til at forsøge at nyttiggøre for det danske samfund de erfaringer, som udførende danske ingeniørfirmaer har erhvervet sig gennem arbejder af tilsvarende art udført i udlandet. Kun herved er det muligt at nå frem til det bedste, det billigste og det hurtigste byggeri. Det må samtidig understreges, at selv den dygtigste rådgivende ingeniør i præstationer ikke kan komme på højde med den, der har haft et økonomisk ansvar og en økonomisk risiko ved udførelsen af arbejder i denne størrelsesorden.

Man kunne selvfølgelig vælge den vej at udbyde et detailprojekt og samtidig udbede sig alternative løsninger, men jeg vil for mit vedkommende ikke anbefale en sådan fremgangsmåde, fordi man i så fald vil få langt færre af de efterlyste erfaringer, ideer og metoder frem. Mange udførende ingeniørfirmaer vil være tilbageholdende med idémæssigt at konkurrere med den, som firmaet senere træffer som bygherrens repræsentant ved andre arbejder.

Jeg håber, at den højtærede trafikminister vil overveje lidt af det, vi her har fremført. Lad os holde statsbanerne uden for dette byggeri, som drejer sig om en ren vejbro. Et forlydende vil vide, at man i ministeriet påtænker at overlade vedligeholdelsen af den fremtidige nye bro til statsbanerne, og jeg vil gerne spørge den højtærede minister for offentlige arbejder, om dette har noget på sig. Efter vor opfattelse bør vedligeholdelsen af flere grunde ske gennem de pågældende amtsvejvæsener.

Jeg skal tilføje, at vort parti ser med stor velvilje på det foreliggende forslag, som vi ønsker en hurtig, men grundig behandling i det udvalg; der vil blive nedsat.

Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*): Jeg vil gerne takke for den almindelige velvilje, der er kommet til udtryk over for det foreliggende lovforslag. Så vidt jeg har opfattet det, er det jo faktisk alle partiers ordførere, der er gået ind for forslaget, selv om der måske var et lille forbehold hos det ærede medlem hr. Arne Larsen.

Jeg vil gerne, inden jeg går ind på de spørgsmål, der er stillet til mig, have lov til at gøre — man kan måske sige uden for dette lovforslags ramme — en bemærkning foranlediget af den diskussion, der var, da vi talte om forundersøgelserne til Store-Bæltbroen. På det tidspunkt, da vi behandlede denne sag, både ved første behandling og ved anden behandling, blev der rettet det spørgsmål til mig, om jeg kunne sige noget om, hvordan regeringens standpunkt var til det trafikøkonomiske udvalgs betænkning og den rækkefølge, udvalget havde opstillet for gennemførelsen af de forskellige arbejder. Jeg kunne ikke på det tidspunkt sige noget om spørgsmålet, fordi det ikke var drøftet i regeringen, men jeg kan altså ved denne sags behandling i dag sige, at spørgsmålet nu har været drøftet i regeringens økonomiudvalg, og regeringens økonomiudvalg har samme indstilling over for det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, som jeg har tilkendegivet over for det høje ting.

Det ærede medlem hr. Horn og flere andre ordførere har været inde på spørgsmålet, om man havde overvejet at bygge en tunnel i stedet for at bygge en bro over Lille-Bælt. Egentlig overvejet har spørgsmålet ikke været, men det ligger jo sådan, at Lille-Bælt, selv om det hedder Lille-Bælt, er et bælt, der har meget stor dybde; der er ca. 43 meters dybde i Lille-Bælt. Dertil kommer, at der på begge sider er ret høje skrænter, således at det rent teknisk må siges at være et af de vanskeligste steder at bygge en tunnel. Endvidere er det sådan, at efter teknikernes mening — og det samme gælder andre, der har forstand på disse ting — ligger det sådan, at skal man bygge en tunnel, skal det helst være mellem store bysamfund eller i hvert fald sådan, at der er et stort bysamfund på den ene side og eventuelt et mindre på den anden side. Det er dér, tunnelerne har deres største berettigelse, og det kan man også se, når man ser;