

[Ministeren for offentlige arbejder.]

dring af Storebæltsloven kan jeg sige, at vi altså er enige om, at Storebæltsforbindelsen skal bygges nu, og den skal være både for bane- og vejtrafik som i den gældende lov. Den eneste forskel i opfattelsen går på formen for den del af forbindelsen, som krydser Østerrenden. Her har regeringen foreslået at bevare den vedtagne højbroløsning, mens forslagsstillerne foretrækker en tunnel.

Jeg har allerede over for udvalget om offentlige arbejder besvaret en række spørgsmål om netop dette emne, og jeg tror for så vidt, vi alle sammen er nogenlunde klar over, hvordan de faktiske forhold er. Jeg vil gerne understrege, at der, siden folketinget efter grundig overvejelse i 1973 lagde sig fast på højbroløsningen, intet principielt nyt er sket i forholdet mellem tunnel og bro; var det tilfældet, ville jeg selvfølgelig være åben over for en nyvurdering også af dette forhold, men som landet ligger, må regeringen fastholde broløsningen, som vi fortsat mener er den løsning, som det store flertal af befolkningen føler som den mest tiltalende.

Søgaard (S):

I forslaget til folketingsbeslutning om at stille planlægning af en fast Storebæltsforbindelse i bero nævner man fra de medlemmer, der står for dette beslutningsforslag, at det bør undersøges, om der ud fra internationale, økonomiske, trafikmæssige og erhvervsmæssige hensyn foreløbig måtte være behov for at etablere en fast forbindelse over Store Bælt. Man siger i bemærkningerne til beslutningsforslaget, at de sidste par års økonomiske og trafikmæssige udvikling har påvirket problemstillingen omkring trafikproblemerne og de økonomiske investeringer således, at der skulle være større usikkerhed heromkring på nuværende tidspunkt, og på denne baggrund skulle man altså stille planerne i bero.

Jeg synes, det er en ulogisk tankegang, som man her foreskriver, at man først skal undersøge og så stille sagen i bero. Hvis det nu viser sig ved disse undersøgelser — en del af det, man beder om at få belyst, er allerede belyst — at der fortsat måtte være et behov, hvad så?

Og hvorfor vil man prøve at omlægge sejladsen over Store Bælt — jeg må jo forstå, at det må være en intensivering af sejladsen

over Store Bælt, det her drejer sig om — samtidig med at man skal undersøge, om der er et fortsat behov for en fast forbindelse? Hvorfor denne omlægning, hvis det viser sig, at dette behov er til stede? Det synes jeg er ulogisk.

Det er klart, at energisituationen naturligvis har påvirket både de trafikpolitiske, de økonomiske og andre vitale dele af vort samfund. Men der er intet — intet — der tyder på, at påvirkningen skulle være eller blive så kraftig, at den totalt vil ændre vort behov for en fortsat trafikudvikling. Der vil vel altid, uanset på hvilket tidspunkt man foretager undersøgelser, være krusninger i den udvikling, der har fundet sted. Men også de nye energiformer, som man jo arbejder med til afløsning for de gamle, vil ganske givet fortsat indicere en trafikudvikling. Hvis vi, hver gang der sker ting af den ene og den anden slags, skal ændre en beslutning af den karakter, vi her taler om, ja, så var verden egentlig aldrig kommet videre, for så var der aldrig sket opfindelser.

Når selve hovedsigtet, det trafikale behov, ikke er ændret afgørende, ja, så kan jeg ikke se, at man skulle træffe en så drastisk beslutning, som man her lægger op til fra forslagsstillerens side.

Jeg skal ikke her begynde at vurdere befolkningens reaktion, men hvis vi nu efter i 25 år at have talt, at have skrevet, at have undersøgt alle detaljer, stort og småt i forbindelse med en Storebæltsforbindelses etablering, med alle de stabler af papirer, med undersøgelsesmateriale o. lign., skulle stille noget sådant i bero, så tror jeg nok, man ville fra befolkningens side med rette spørge, om handlekraften i folketinget kun strækker sig til ord.

Blandt de forslagsstillere, som står bag dette forslag, er der interessant nok medlemmer af den tidligere venstregering, som for det ene medlems vedkommende, nemlig hr. Guldborg, jo gik ind for en tunnelloosning ved gennemførelsen af loven om en Storebæltsbro i juni 1973. Som bekendt besluttede den regering, han var medlem af, også at udskyde anlægsloven, den af juni 1973, et års tid, for at man kunne foretage supplerende undersøgelser. Det var jo for at skabe klarhed, som det blev sagt, over, om den afgørelse, der var truffet i folketinget med hensyn til forbindelsens udformning, nemlig