

[Søgaard.]

kombinationen af en vej- og jernbanebro kontra den såkaldte biltogsforbindelse, nu også var den rigtige, set i lyset af de ændrede forudsætninger, der var indtruffet i efteråret og vinteren 1973-74. Men at der skulle laves en Storebæltsforbindelse, blev der ikke rejst indvendinger imod fra den daværende regering, hvoraf altså en del af medlemmerne i dag er medforslagsstillere til forslaget om, at nye undersøgelser skal til, og at etableringen af forbindelsen over Store Bælt foreløbig skal stilles i bero.

De undersøgelser vedrørende alternativerne har vi nu fået, og de er naturligvis for længst indgået i drøftelserne både her i huset og ude i befolkningen. Hvis man ser forslaget, som nu foreligger for os, i lyset af den sidste uges drøftelse af HH-linjen, Helsingør-Helsingborg-linjen, hvor jeg har forstået at de pågældende er positive, ja, så forstår jeg slet ikke dette forslag. Som ministeren just har gjort opmærksom på, må forudsætningen for en HH-forbindelse dog være en videreførelse af den trafik, der vil kanaliseres ad denne linje, og her er det vor opfattelse — selv om der naturligvis også i den socialdemokratiske folketingsgruppe er forskellige opfattelser af, hvad denne forbindelse bør bestå af — at i naturlig fortsættelse heraf må Storebæltsforbindelsen være den rigtige linjeføring. Jeg mener, at vi netop i denne sag både må tage den nordiske trafik i betragtning og samtidig tilgode de særlige danske forhold, når man skal se på vor trafikpolitik fra forskellige synsvinkler.

Som bekendt har DSB fremlagt sin Plan 90, som kommer til videre drøftelse dels i trafikudvalget og dels i dette høje ting. Her spiller naturligvis jernbanetraffikkens udvikling mellem hovedlandsdelene en helt afgørende rolle med hensyn til, om man kan basere denne trafik på en fast forbindelse over Store Bælt, og ikke mindst hvornår det måtte kunne lade sig gøre. Det vil være meget stærkt hindrende for Plan 90, hvis nye langvarige, måske kostbare, undersøgelser skal udskyde en af de mest afgørende faktorer i trafikforbindelsen, som Storebæltsforbindelsen nok må siges at være. Men også indenrigsflyvningen og dens placering i det samlede trafikbillede vil jo blive meget usikker, hvis disse undersøgelser bliver af

langvarig karakter. Fremtidens investeringer i indenrigsfly, i flyvepladser, hænger jo helt sammen med, om og hvornår en fast Storebæltsforbindelse kommer.

Jeg må derfor afvise dette forslag. En fast forbindelse er i alle forhold den mest dækkende løsning i sammenhæng med de øvrige trafikplaner her i landet.

Det af kristeligt folkeparti og det radikale venstre fremsatte lovforslag mener jeg ikke er bedre end det, som forbindelsen over Store Bælt allerede hviler på, nemlig lovgrundlaget af 1973, men vi vil naturligvis se på det i udvalget. Også her gælder det imidlertid, at tiden for handling snart er inde. Befolkningens tro på, at vi ikke bare snakker, men også handler i dette folketing, vil hænge meget nøje sammen med, at vi i denne samling får den endelige afklaring af et af hovedelementerne i Danmarks trafikudvikling, nemlig Storebæltsforbindelsen.

Holmberg (V):

Jeg hilser med tilfredshed, at vi nu efter alt at dømme inden så længe er nået til den endelige beslutningsproces med hensyn til den faste forbindelse over Store Bælt. Det kunne egentlig være fristende at blade lidt i historieforløbet. Det er rigtigt, som hr. Søgaard gjorde opmærksom på, at det nu er ca. 25 år siden, at vi begyndte at drøfte den store sag. Hver gang den er blevet drøftet, er tanken egentlig blevet positivt modtaget — lidt forskelligt, men faktisk alligevel positivt af de fleste partier, af næsten alle partierne. Jeg forsøgte at blade lidt i arkivet og så, at da de konservative fremsatte deres forslag om privat finansiering — ja, det er rigtigt, det blev ikke gennemført — så blev forbindelsen meget højt prioriteret af samtlige partier; det var i samlingen 1965-66.

Man kan så prøve at gå op til den lidt nyere tid, altså i 1973, og her møder vi så lov om anlæg af en bro over Store Bælt. Hvad blev så resultatet her? At ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at lade statsvirksomheden Statsbroen Store Bælt anlægge en bro over Store Bælt, idet, som der står, anlægget udføres som en højbro over Østerrenden og en lavbro over Vesterrenden med 6-sporet motorvej med nødspor og 2 jernbanespor.

Den såkaldte biltogsløsning, som dengang var stærkt inde i debatten, er der i og for sig