

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tingene lidt i sammenhæng. Det er afgørende til det, hr. Christophersen sagde, at i den trafikpolitiske redegørelse i folketinget sidste efterår blev der udtrykkelig sagt, at ved udarbejdelsen af redegørelsen anså jeg det for realistisk at regne med, at der inden for de næste 10-15 år ikke ville være større årlige beløb til rådighed for trafikformål på de offentlige budgetter, end vi regner med ved udgangen af den forestående 4-årige budgetperiode, og de tal, som hr. Christophersen nævner, er indberegnet i dette og er altså ikke noget, der nu foreslås ud over det, som vi har tænkt os tidligere. Det synes jeg er en væsentlig ting at have med ind i billedet.

Hr. Hovmand var inde på forskellige problemer, bl. a. inde på spørgsmålet om forrentning. Jeg vil gerne henvise til 1975-rapporten, hvor man i tabellen gør op, at selv i ugunstigste tilfælde, dvs. en 40 pct. mindre trafik, så bliver forrentningen 10 pct., vel at mærke i faste priser. Skal vi sammenligne med markedsrenten, skal der altså lægges 3-4 pct. til. Altså en god forrentning. Dertil kommer så de afledede virkninger, som ikke er omsat i penge.

Jeg skal ikke kunne sige, om B&Ws beregninger er rigtige, dem har vi ikke efterregnet. Jeg må henvise til de officielle rapporter og prognoser, der foreligger.

Med hensyn til trafikudviklingen bygger vi selvfølgelig på de prognoser for trafikudviklingen, der er udarbejdet af teknikerne, men jeg vil gerne sige, at den forøgelse af bilantallet er jo ikke bygget på Storebæltsbroen, det er ikke den, der giver det, det er den almindelige forbrugsudvikling, den almindelige udvikling i samfundet, som først og fremmest vil være årsag til det.

Man stillede mig det spørgsmål, om regeringen uafhængigt af de økonomiske synspunkter vil fremme denne sag. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at når beslutningen er vedtaget, så ligger der endnu en række forarbejder, som ikke har kunnet gennemføres på grund af, at der ingen beslutning forelå, der kunne sættes i kraft. Nu får vi en bekræftelse af den ene eller den anden art på, om man kan gå videre. Det mener jeg er vigtigt. Hvis jeg skulle skønne, så vil der med de ting, der skal gøres, og de forarbejder, der skal foretages, gå ikke under 2 år og

ikke over 3 år, inden man kan komme i gang med det praktiske arbejde. Hvis man udsætter ustandselig, hvornår får man så en mulighed for overhovedet at komme i gang, når selv de mest praktiske ting, som er nødvendige, ikke kan vedtages og gennemføres i henhold til loven?

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Ministeren er åbenbart lidt ked af, at ministeren selv på et tidligere tidspunkt i dag her fra denne talerstol sagde, at han agtede at fremme påbegyndelsen af Storebæltsforbindelsen. Derfor må jeg spørge ministeren: indgår Storebæltsforbindelsen i septemberforligets forhandlinger? Og i bekræftende fald: agter ministeren så at lægge det op som et ultimatum og sige, at han ønsker at gå i gang og fremme påbegyndelsen af Storebæltsforbindelsen?

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Storebæltsforbindelsen, den faste forbindelse over Store Bælt, omfattes ikke af septemberforliget. Når jeg siger, jeg vil fremme forbindelsen, så er det klart ud fra følgende: der ligger en lov, så må det være meningen, når den bliver bekræftet her i folketinget, at vi går i gang med arbejdet — ud fra de forudsætninger, jeg allerede har skildret.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Forslag om motiveret dagsorden af Glensgård (se foran)*  
forkastedes med 145 stemmer mod 20.

*Forslaget til folketingsbeslutning*  
forkastedes med 101 stemmer mod 60; 5 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en bro over Store Bælt [af Bilgrav-Nielsen m. fl.].*

(Lovforslag nr. 133. Fremsat 18/12 75. Første behandling 23/1 76. Betænkning 19/5 76).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

#### Gløsgård (FP):

Fremskridtspartiet har nu fået afvist en dagsorden omkring Storebæltsproblematikken, men vi ønsker stadig væk at have indflydelse på, hvordan en sådan forbindelse skal udføres, uanset at et flertal nu har vedtaget, at der nu skal bruges statskroner på dette.

Fremskridtspartiets folketingsgruppe er delt med hensyn til det foreliggende lovforslag fra hr. Bilgrav-Nielsen, men den største del eller faktisk næsten hele gruppen ønsker at støtte hr. Bilgrav-Nielsen og dermed kristeligt folkeparti i forslaget om ændring af anlægsloven.

Fremskridtspartiet finder efter de svar, der er givet fra ministeriet, ikke, at der er nogen forskel i anlægsudgiften, og derfor var det en stor grovhed af hr. Kampmann før at sige, der var en anlægsudgiftsforskel på 1 mia kr. Enten må hr. Kampmann trække sin bemærkning tilbage, eller også må vi have det svar fra ministeriet, som er givet på spørgsmål 20, trukket tilbage. Hvis hr. Kampmann vil antyde, at ministeriet har ført os bag lyset, ja, så kunne det virkelig være interessant at se, om det er hr. Kampmann, eller det er trafikminister Niels Mathiasen, som har givet folkettinget de oplysninger, der er nødvendige.

I svaret på spørgsmål 20 er der direkte sagt, at det ikke kan siges med nogen rimelighed, at der er nogen forskel i anlægsudgiften, i driftsudgiften, og derfor var det meget groft, at hr. Kampmann før ville lægge op til, at der skulle være en forskel på 1 mia kr.

Fremskridtspartiets flertal støtter som sagt forslaget fra hr. Bilgrav-Nielsen m. fl. ud fra den betragtning, at vi ønsker at have medindflydelse på, hvorledes den kommende faste Storebæltsforbindelse skal se ud.

#### Sogaard (S):

Til det forslag, som er fremsat af hr. Bilgrav-Nielsen fra det radikale venstre og kri-

steligt folkeparti, er der jo stillet nogle ændringsforslag, som går ud på, at man fra en lille del af udvalget om offentlige arbejder vil ændre dette forslag til en ren tunnelloøsning. Her stiller hr. Knud Damgaard, hr. Kampmann og hr. Otto Mørch et ændringsforslag, som også er stillet tidligere i forbindelse med, at vi gennemførte 1973-loven. Et flertal i den socialdemokratiske gruppe kan ikke gå ind herfor. Vi indstiller disse ændringsforslag til forkastelse. Vi mener, at der ikke er kommet nye oplysninger frem, som ændrer ved det sagligt rigtige standpunkt, som folkettinget vedtog i 1973 med et stort flertal: at stemme for en egentlig broforbindelse over Store Bælt. Derfor stemmer vi imod de ændringsforslag, der er stillet af disse tre medlemmer.

Selve forslaget, som er fremsat af hr. Bilgrav-Nielsen m. fl., går jo ud på en kombination af en lavbro over Vesterrenden og en tunnel under Østerrenden. Også dette forslag indstiller vi til forkastelse. Vi mener, at der er en alt for stor usikkerhed omkring anlægsudgifterne ved en sådan løsning.

Det er rigtigt, at der ikke er foretaget konkrete beregninger over, hvad det vil koste at lave en sådan tunnelloøsning under Østerrenden. Der findes som sagt ikke en sådan detaljeret undersøgelse, og da der aldrig tidligere har været bygget betonsøketunneler med så stor en længde og på så stor en dybde og i sådan et farvand som Store Bælt, så mener vi, at der her er uoverskuelige konsekvenser, hvis man indlader sig på noget sådant, som hidtil ikke er blevet undersøgt. De borer, der er foretaget med henblik på en broforbindelse, giver jo ikke muligheder for at placere en sønketunnel på en 4 km lang strækning uden en meget, meget detaljeret undersøgelse af hele strækningen.

I et notat, vi har fået fra professor Gim-sing, gøres der opmærksom på, at da man projekterede Limfjordstunnelen, så måtte man på et senere tidspunkt på grund af en ret betydelig blødbundsudskiftning hæve projektets anlægsudgifter i mærkbar grad. Ingen kan vide, hvad en tunnel vil komme til at koste, uden de detaljerede bundundersøgelser, som må finde sted, hvis man indlod sig på den løsning, som forslagsstillerne her opstiller. Der indgår altså en række både tekniske og økonomiske usikkerhedsfakto-

## [Søgaard.]

rer, som vi ikke i dag har nogen mulighed for at vide noget om. At det ikke skulle være dyrere at bygge denne del af projektet som tunnel, er derfor en påstand, der er uden værdifuldt indhold, fordi det simpelt hen ikke er undersøgt.

Også det, man kalder ventilationsbehovet, er en af de store usikkerhedsfaktorer. I projektet arbejder man med et længdeventilationssystem. Her minder man i notatet om, at i 1975 åbnede man i Tyskland den nye seks-sporede motorvejstunnel under Elben; den er kun 2,7 km lang, hvor vi altså her arbejder med en længde på 4 km. På det tidspunkt i 1975, hvor længdeventilationssystemet var opfundet, turde man ikke forlade sig på dette system, som givet er billigere end det forslag til ventilationssystem, som det tidligere tunnelforslag byggede på i sin tid, da vi drøftede en tunnel under hele Store Bælt. Også denne del af forslaget er behæftet med stor usikkerhed både økonomisk og praktisk. Vi mener derfor, det er at tage stilling til noget, som man intet reelt kendskab har til for nærværende.

Det er uomtvisteligt, at skibsfarten vil få større fordele ved en tunnel end ved en højbro, men spørgsmålet er, om man vil betale den pris, som hr. Kampmann i dag har anslået til 1 mia kr. Ministeriet kan helt naturligt ikke sige helt nøjagtigt, hvad det vil blive mere, men jeg tror ikke, man tager meget fejl, hvis man siger, det ligger et sted mellem den halve og den hele milliard kroner. Det kan naturligvis kun være en påstand, som bygger på de betragtninger, jeg her har gjort gældende.

Man taler så meget om risikoen ved påsejling. Forholdet er det, at der i den ca. 2,5 km brede Østerrende, hvor der er 9 m dybt vand, og hvor skibe af en nogenlunde størrelsesorden jo færdes og skal færdes, også når man bygger bro, altså ikke skal anbringes — som nogen har gjort opmærksom på i forbindelse med dette projekt her — 26 piller, men 9 piller i denne 2,5 km rende. Hvis man vil betale lidt mere end det, broen oprindeligt er beregnet til, så vil man kunne nøjes med 4 piller, mener professor Gim-sing, og så vil risikoen for påsejling i hvert fald være meget minimal, alt taget i betragtning — jævnfør i øvrigt hvad der kan

træffes af sikkerhedsmæssige foranstaltninger i forbindelse med påsejlingsrisici.

Alt i alt synes jeg, at forslaget om en delvis tunnelforbindelse ikke bare vil blive dyrere, men også vil være forbundet med så mange usikkerhedsfaktorer teknisk og som sagt også økonomisk — man har ingen steder i verden erfaring for et byggeri af den længde, det drejer sig om — at det ikke vil være rimeligt at gennemføre dette forslag i folketinget. Jeg må derfor henstille, at man forkaster forslaget og vender tilbage til den lov, vi vedtog i 1973, nemlig en bro over Store Bælt.

(Kort bemærkning).

## Glensgård (FP):

En grov påstand bliver ikke bedre af, at den bliver gentaget, nu af socialdemokratiets ordfører. Jeg må derfor citere fra det svar, der er afleveret fra den socialdemokratiske trafikminister. Det er et svar på spørgsmål 20, og jeg tillader mig at citere sidste afsnit:

„Idet jeg henviser til mit svar på spørgsmål 19 om den anlægsøkonomiske sammenligning mellem de to alternativer og til mit svar på spørgsmål 14 om de betragtninger, der må indgå i den totale afvejning ved valget mellem alternativerne bro eller tunnel, må jeg være af den opfattelse, at hverken en ren anlægs- og driftsøkonomisk vurdering eller en bredere samfundsøkonomisk vurdering klart vil kunne påvise forskelle mellem nævnte to alternativer.“

Jeg beklager meget, at jeg må bygge min viden på de svar, der er givet fra ministeriet. Jeg forstår, at socialdemokratiet ikke ønsker at stå ved disse svar.

(Kort bemærkning).

## Kampmann (S):

Hr. Glensgård er jo lidt i skred, når han skal forsøge at parallelisere sin holdning til dagsordensforslaget, han selv fremkom med under det tidligere dagsordenspunkt, og sine synspunkter vedrørende det lovforslag, der her foreligger. Derfor forsøger han at mistænkeliggøre det grundlag, hvorpå jeg og socialdemokratiets ordfører, hr. Søgaard, udtalte os om, at hr. Bilgrav-Nielsens og hr. Svend Erik Sørensens forslag kunne koste op mod 1 mia kr. mere end anlægsloven fra

**[Kampmann.]**

1973. Han spurgte, hvor jeg har de oplysninger fra. Det ved hr. Glensgård egentlig meget vel. Dem har jeg fra professor Gimnings kommentarer til hr. Bilgrav-Nielsens og hr. Svend Erik Sørensens forslag, og jeg skal læse nøjagtigt op, hvor det kommer fra:

„Afhængigt af i hvilket omfang ovenstående forhold“ — en række forhold, som er defineret i samme skrivelse — „kommer til at gøre sig gældende, vil man nå frem til, at anlægsudgiften for en kombineret tunnel vil ligge et sted i intervallet fra samme pris som for en højbro til en pris, der er over 1 milliard kr. højere.“

Jeg sagde, at jeg ville skønne, det gik op til 1 mia kr.; her står, at det endda kan gå op til over 1 mia kr. Uden at diskutere, om det bliver det ene eller det andet, så har vi vistnok lov til at sige, at det forslag, der kommer fra hr. Bilgrav-Nielsen og hr. Svend Erik Sørensen, i alle tilfælde bliver dyrere. Det synes jeg hr. Glensgård skulle tænke på.

**Holmberg (V):**

Ja, så skal vi drøfte Store Bælt endnu en gang, og så vidt jeg kan skønne, nærmer vi os afslutningen efter næsten 25 års debat. Det kunne naturligvis være fristende at gå lidt tilbage i tiden og se, hvordan debatten har formet sig, men det har vel ingen særlig aktuel interesse her, bare historisk. Alligevel vil jeg komme med et par enkelte bemærkninger herom i forbindelse med hr. Bilgrav-Nielsen m. fl.s forslag om en kombineret bro og tunnel over Store Bælt og i samme forbindelse ændringsforslaget til hr. Bilgrav-Nielsens forslag, stillet af et mindretal, hr. Kampmann, hr. Knud Damgaard og hr. Otto Mørch, tiltrådt af hr. Guldborg.

Storebæltforbindelsen, den kombinerede bro, altså højbro over Østerrenden og lavbro over Vesterrenden, er jo ikke til debat, men i forbindelse med, at vi nu snart skal til at træffe den store beslutning om en fast forbindelse over Store Bælt, vil jeg ikke undlade at gøre opmærksom på, at vi er en del i mit parti, der er enige med den nuværende socialdemokratiske regering, den tidligere venstre-regering og de regeringer, der gik forud, i det rigtige i en kombineret bro. Der er vel ingen grund til at nævne, hvad den

kombinerede bro består af, altså to jernbanespor og 6-sporet motorvej. Det er vedtaget her i folketinget med stort flertal for 3-4 år siden, og jeg kan hermed erklære, at venstres medlemmer af trafikudvalget er enige heri, altså den kombinerede bro. Vi tager hermed afstand fra ændringsforslaget til hr. Bilgrav-Nielsens forslag, den såkaldte biltogsløsning. Samme tunnelloøsning har vi jo drøftet før, og vi ved, at den er blevet nedstemt. Det sker forhåbentlig også denne gang.

Jeg har naturligvis med interesse læst de gamle argumenter, som vi har hørt mange gange før. De bliver just ikke mere rigtige af, at de nu bliver gentaget. Det tager ca. dobbelt så lang tid at komme over Bæltet med en biltogsløsning som med bro — det er forslagsstillernes egne tal — men det er, ligesom det ingen rolle spiller. Der er blevet nævnt 24 minutter for biltog, 14 minutter for personbiler og 19 minutter for lastbiler. Forslagsstillerne kan godt sige, at det spiller ingen rolle med de tidsintervaller her. Ja det tager altså ca. den dobbelte tid, og fremover vil det komme til at dreje sig om hundredtusinder, for ikke at sige millioner af biler. Der er ingen grund til særligt pindehuggeri, for der er vel ingen, der tror på, at de minutter gælder med hensyn til et stort lastvognstog, eller er der alligevel? Det er stadig væk nok de små ting, jeg nævner her.

En ting er blevet nævnt før i anden forbindelse, og det er færdselssikkerheden. Det er rigtigt, at hvis vi går ind på biltogsløsningen, så er vi stort set inde på det samme som med færgerne, at der bliver sluppet mange biler ud på vejen i løbet af meget kort tid — så hurtigt det kan lade sig gøre, det er simpelt hen meningen med det. Det har relation til færdselssikkerheden eller mangel på samme, og det er meget svært at gøre op i kroner og øre, men det skal absolut med i debatten, når vi drøfter den såkaldte biltogsløsning.

Jeg ved ikke, om det er med vilje, at forslagsstillerne ikke nævner, at en biltogsløsning ikke kan regne med at have kapacitet så længe som en kombineret bro. Der er blevet nævnt årstallene 1995 og år 2000, og vi kan for min skyld godt gå længere frem end til år 2000. Måske bliver det før, måske bliver det efter, det er jo prognoser. Men at den ikke kan tage den samme trafik, det ved vi

[Holmberg.]

jo alle sammen. Og at den også teknisk er betydelig mere sårbar, det er ganske sikkert.

Jeg er altså enig med arbejdsgruppen og betænkningen fra 1968, når det enkelt anføres, at tunnelloøsningen ikke kan give en så tilfredsstillende løsning for trafikken som en kombineret bro. Som sagt er jeg enig både med den socialdemokratiske regering og med den tidligere venstre-regering om det rigtige i det, jeg her har nævnt, altså den kombinerede bro. Alt taget i betragtning kan jeg altså ikke se andet, end at jernbanetunnelen kun kan blive en halv løsning. Det er heller ikke mit indtryk, at vi behøver at argumentere særlig meget imod den løsning, for det bliver jo sikkert ikke aktuelt.

Jeg skylder at sige, at jeg taler selvfølgelig som ordfører for mit parti, men der er en del inden for min gruppe, der har en anden opfattelse, og det kan i øvrigt også være ganske naturligt.

Hr. Bilgrav-Nielsens forslag om ændring af loven af 1973 om anlæg af en bro over Store Bælt er jo nyt. Jeg er enig med forslagsstillerne i, at der er ingen grund til at omgøre beslutningen om den faste forbindelse, som er vedtaget. Forslaget bygger egentlig på det samme, princippet er i al fald det samme, en kombineret forbindelse. Men efter forslagsstillernes mening skal den have en anden udformning, kort sagt en tunnel under Østerrenden i stedet for en bro, men byggende på det samme som broen, to jernbanespor og 6-sporet motorvej. Vi har jo haft første behandling af forslaget, og der skal ikke stemmes om forslaget i dag, men vi skal have en afstemning om det inden så længe. Vi har haft en del møder, vi har selvfølgelig drøftet det intenst i trafikudvalget, og vi har fået en del bilagsmateriale herom. Det er også rimeligt, da der er nogle, der mener, at det vil være rigtigt at gennemføre det forslag, som er fremsat af hr. Bilgrav-Nielsen m. fl.

Vi har set i dagspressen, og det er også blevet anført forskellige andre steder, at en motorvejstunnel i stedet for en højbro vil indebære store fordele for skibsfarten. Vi har fået et svar på bilag 58, og der står her:

„Såfremt man alene ser på hensynet til skibsfarten, kan jeg bekræfte, . . .“ — det er

altså ministeren — „ . . . at en tunnel vil være at foretrække.“

Men i samme svar står der videre, at det er umiddelbart klart, at det broprojekt, som ifølge loven skal udføres, må udformes med al skyldig hensyntagen til skibsfartens interesser. Der står en hel del mere, men jeg tror, jeg har taget det væsentlige med.

En ting mere har også været inde i den offentlige debat om, hvorvidt vi må foretrække en kombineret jernbane-motorvejsbro eller en kombineret tunnel. Den drøftelse har vi også haft før. Der er jo nogle, der mener, at det virker psykisk meget dårligt at tilbagelægge en så lang strækning i en tunnel. Det kunne jo bruges som et argument mod hr. Bilgrav-Nielsens forslag. Jeg vil altså ikke bruge det som argument, men helt afvise det kan vi nok heller ikke.

En ting mere, som er blevet drøftet, er, om den højbro — den kommer selvfølgelig til at ligge en hel del over vandet, 70-75 meter — kan blive udsat for lukning i hårdt vejr. Vi har fået det svar, at det kan den ikke. Det kan altså ikke bekræftes, at det kan blive aktuelt.

Jeg vil endvidere nævne en ting, fordi vi ved, at det bliver drøftet fremover: at med hensyn til forbrug af udenlandsk valuta er der ingen særlige forskelle mellem en tunnel og en højbro.

Tiden er ved at være udløbet, men jeg vil trods alt alligevel nævne bilag 96. Anlægsudgifterne er cirka de samme efter det, vi har fået oplyst, men om drifts- og vedligeholdelsesudgifter har vejdirektoratet oplyst, at drift og vedligeholdelse af en kombineret jernbane- og motorvejstunnel må antages at blive væsentlig dyrere end drift og vedligeholdelse af en kombineret bro. Den oplysning stammer altså fra vejdirektoratet. Det firma, som har udarbejdet skitseprojektet til tunnelen, Christiani & Nielsen, regner skønsmæssigt med, at det nok vil være en merudgift, som vil andrage 50-100 pct. Det er rigtigt, at der har været lidt tvivl herom, men det er sikkert rigtigt, at drifts- og anlægsudgifterne vil blive dyrere. Jeg skal nok lade være med at komme ind på milliarderne, som i øvrigt har været drøftet.

Alt taget i betragtning så mener jeg ikke, der er anledning til at ændre den beslutning, som er truffet for 3 år siden. Sagen finder som nævnt sin afslutning nu på fredag.

## [Holmberg.]

Til sidst kan jeg gentage det, jeg sagde ved en anden anledning: Jeg er mit partis ordfører, og jeg refererer indstillingen hos vore udvalgsmedlemmer i udvalget om offentlige arbejder, men der er nogle af gruppens medlemmer, der har et andet syn og sikkert vil give udtryk herfor.

Ordføreren for forslagsstillerne (*Bilgrav-Nielsen*) (RV):

Jeg forstår, at vi behandler såvel forslaget som ændringsforslaget. Der er det interessante ved ændringsforslaget, at der endnu ikke har været fortalere for det. Der er derudover det interessante ved ændringsforslaget, at det blev stillet i det absolut sidste udvalgs-møde — dog med skriftlige kommentarer til.

Ændringsforslaget går som bekendt ud på, at der skal etableres et biltogsanlæg på Store Bælt. Jeg kan kort sige, som jeg tidligere har haft lejlighed til at gøre, at jeg må anbefale, at man stemmer imod dette ændringsforslag.

For det første fordi det ikke er en fremtidsløsning. Det antyder man selv i sine bemærkninger til forslaget, hvor man taler om, at det er den første faste forbindelse over Store Bælt, der skal se sådan ud. Vi ved godt, at der bag indstillingen om denne løsning i første omgang ligger et ønske om måske at etablere den næste over Samsø. Det understreger for mig, at man skal forkaste forslaget.

Dernæst er der tale om, at man etablerer sig med et anlæg, som koster mere end to tredjedele af, hvad det komplette anlæg på Store Bælt koster — og et anlæg, som i løbet af 15-20 år vil være nedslidt eller opbrugt, eller skal vi sige, at kapaciteten er udtømt, hvad angår biltogsanlægget. Det vil sige, at hvad der ligger af investeringer indtil da i biltogsanlæg og i rullende materiel og i terminalanlæg, ca. 1,4 mia kr., er forbrugt og nytteløst efter 15-20 år.

Derefter skal man have et supplerende anlæg på Store Bælt, og her er ingen jo i tvivl om, at det skal være en motorvejsforbindelse. Der er, så vidt jeg ved, en enkelt eller to i gruppen, der vil stemme for ændringsforslaget, men jeg må anbefale, at man stemmer imod.

For nu at gøre det kort, så mener jeg, at der ikke er nogen nævneværdig forskel

for biltrafikken, om man skal „sejle med tog“, eller man skal sejle med færge. Det er en anden form for færgeri, man ønsker etableret, og det ønsker vi altså ikke at investere så mange penge i. Derfor nej til ændringsforslaget.

Om hovedforslaget, altså det forslag, der er fremsat af medlemmer af kristeligt folkeparti og det radikale venstre om, at man i det besluttede anlæg på Store Bælt erstatter højbroen over Østerrenden med en tunnel, vil jeg gerne sige, at der er ikke for mig under udvalgsarbejdet fremkommet sådanne oplysninger, som viser, at dette ikke er rigtigt. Tværtimod vil jeg sige, det ligger helt fast, at forbindelsen med en tunnel under Østerrenden, som al fremtidig skibsfart i Store Bælt er henvist til, må være det rigtige. Man skaber en fri gennemsejlingsbredde på 4 kilometer i Østerrenden. Godt nok er der, som hr. Søgaard nævnte, kun tale om 9 bropiller på selve det dybeste sted, altså dér, hvor man sejler på Store Bælt i Østerrenden, men det har betydning, at hele strækningen på 4 kilometer bliver rensat for bropiller, idet det jo også kan ske, at skibe kommer ud af drift. Det er netop sådanne situationer, der er uoverskuelige, og det er sådanne situationer, man undgår, hvis man etablerer sig med en tunnel.

Tunnelen betyder altså ikke nogen ændring i forhold til anlæggets kapacitet eller udformning som sådan. Der er stadig tale om en fast forbindelse for jernbane for sig og for biler og motorvej for sig. Men den skaber sikkerhed for skibstrafikken, og vi mener også for vejtrafikken, idet vi stadig mener, at det sikkerhedsmæssigt må være langt mere anbefalelsesværdigt, at man etablerer sig med tunnel end med en bro, som ligger disse 70-75 meter over vandet — til sammenligning med den nye Lillebæltsbro, der kun ligger 40 meter over vandoverfladen. Jeg tror, der er medlemmer her i tinget, der har erfaringer for, hvordan det er at køre på den nye Lillebæltsbro, når det rigtig stormer, så det kan ikke afvises, at der også er en trafikikkerhedsmæssig motivering for forslaget om tunnel. Endvidere kan man ikke med rimelighed anføre — og det har man heller ikke gjort, kun hr. Holmberg har nævnt det i forbifarten her — at nogle mennesker måske ikke bryder sig om at køre i en tunnel, for der er tale om 4 km,

## [Bilgrav-Nielsen.]

og hvis vi begrænser hastigheden til omkring 80 km/t, er der altså tale om ca. 3 minutters kørsel. Jeg tror, vi holder til det, hr. Holmberg; der er tale om 3 minutter; jeg tror ikke, vi skal diskutere det problem videre.

Men herefter er det sagt — og det er jo navnlig hr. Kampmann, der rigtig er kommet på gale veje i dag, endda næsten med overlæg, tror jeg — at der er tale om en merinvestering, hvis man vælger tunnelen, på 1 mia kr. Jeg har set, at ministerens konsulenter i disse sager har antydnet, at der måske i værst tænkelige situation kunne blive tale om en merinvestering på 1 mia kr., dersom det viste sig, at bundforholdene var sådanne, at det var betydelig vanskeligere at anlægge en tunnel end at placere bropiller. Det lyder jo interessant, navnlig for lægfolk, at det skulle være sværere at finde sikker understøttelse for en tunnel, der er 4 km lang, end for bropiller.

Hr. Kampmann undgik i den klemte situation, han var i for nylig her på talerstolen, at nævne, at der også for udvalget er forelagt særdeles sagkyndige svar på det postulat, som er forelagt os i bilag nr. 12. I bilag nr. 13 er der af folk, som er sagkyndige, folk, som har beskæftiget sig med tunnelbyggeri i adskillige år og har adskillige tunnelanlæg bag sig, givet en klar afvisning af, at der skulle være større usikkerhed forbundet med at placere en tunnel end bropiller. Jeg skal undlade at citere dette bilag, det vil jeg overlade til hr. Kampmann, for jeg tror, hr. Kampmann er så redelig i sin debatform, at han selv vil gøre det; det her bilag nr. 13, til oplysning for hr. Kampmann. Adskillige steder i dette papir, som er fra hr. Havnø fra Christiani & Nielsen A/S, og som jeg gerne vedstår jeg har konsulteret, fordi jeg mener, man kunne bebrejde mig, hvis jeg ikke havde konsulteret folk, der virkelig har forstand på disse ting, er det anført, hvorfor der er større usikkerhed ved at anbringe bropiller end ved at anbringe en tunnel, og jeg skal kort citere første del af konklusionen i bilag 13:

„Som det vil fremgå af ovenanførte, er jeg af den formening, at usikkerheden på overlslagene ikke kan anses for at være større for tunnelen end for broen, snarere tværtimod.

Jeg mener også, der vil være mindst lige så mange entreprenører, der kan byde på tunnelen, som på broen.“

Det er i anledning af en af de indvendinger, som hr. Gimsing gjorde, nemlig at der nok var færre, der ville kunne byde på et tunnelanlæg, dersom det udbydes i licitation.

Ministeren har sådan set accepteret dette; ministeren er ikke vendt tilbage til problemstillingen om denne påståede eventuelle fordyrelse, men kommer i slutningen af udvalgsarbejdet ind på et andet spørgsmål, nemlig spørgsmålet om ventilationsanlæg i tunnelen. Man føler ligesom, at der nu er behov for et nyt argument, efter at hr. Havnø har gjort sine bemærkninger til hr. Gimsings bemærkninger. Man siger, at det nok er problematisk og usikkert, om dette længdeventilationsanlæg, som er det billigste, og som nok er ca.  $\frac{1}{2}$  mia kr. billigere end et andet ventilationsanlæg, som kaldes tværventilationsanlæg, er tilstrækkelig effektivt. Hr. Havnø har også i den forbindelse påvist, at det absolut er gørligt i en 4 km lang tunnel at klare sig med de restriktioner, der nu foreligger og vil blive lagt på bilerne med hensyn til udstødningsskassen, at klare sig med et længdeventilationsanlæg. Men vi kan diskutere dette meget, og der er vel ingen, der er i stand til helt klart at sige, hvad dette konkret kommer til at koste. Det er der heller ingen der kan sige om det anlæg, der er besluttet, og det undrer mig navnlig, at hr. Kampmann vil påstå, at der her er stor usikkerhed ved tunnelbyggeriet, for han står selv i dag som forslagsstiller til et andet tunnelbyggeri. Det undrer mig i øvrigt også, at disse biltogsforslagsstillere ikke med ét ord nævner de store fordele, de for 3 år siden, i 1973, anså der var ved en tunnel under Østerrenden, nemlig spørgsmålet om skibsfartens frihed i Østerrenden. Det har man glemt at nævne i år. Jeg håber, at man mener, det stadig gælder.

Til sidst vil jeg gerne spørge ministeren: hvis man skønner, der er så stor usikkerhed ved denne tunnelløsning med hensyn til omkostningerne ved driften og anlægget, vil ministeren så være indstillet på i givet fald, som også antydes af hr. Gimsing, at udlicitere begge forslag, altså både tunnelforslaget på Østerrenden og højbroforslaget? Så kunne man jo i slutfasen få den konkrete

**[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.



**Lowzow (KF):**

Jeg er ked af, at vi ikke kunne få at vide, hvad frokosten kostede til den tid.

For at begynde med ændringsforslaget, som hr. Kampmann nu har sluttet sig til igen, må vi sige, der ikke er kommet noget nyt til det, der har gjort det hverken mere tiltalende eller mere sandsynligt som nogen endelig løsning. Den er stadig fastslået som kun en deløsning for Store Bælt, og derfor kan vi ikke tilslutte os den. Vi tror heller ikke helt på de afviklingstal, der er givet for bilfærgen, og i det hele taget afviklingen af en stadig stigende jernbanetrafik igennem tunnelen; der er for mange usikkerheder i dette. Derfor vil vi stemme imod ændringsforslaget, som vi har gjort før.

Angående selve forslaget af hr. Bilgrav-Nielsen og kristeligt folkeparti har vi sagt allerede under førstebehandlingen, at det ikke er uden sympati for os, og at vi ikke syntes, det var nogen ulykke, hvis det skulle gå hen og blive vedtaget. Vi vil imidlertid stadig ikke stemme for det. Vi mener, der er for mange usikkerheder omkring det; vi mener, der er for mange ting, vi er tvivlrådige over for. Vi er også af den faste overbevisning, at der skal tages en beslutning om en Storebæltsforbindelse nu. Efter vores mening er det en af de ting, der går igen i folketinget, at man vil blive ved med at udskyde og undersøge, hvis vi fortsætter denne form for arbejde med Storebæltsproblemet.

Det er også oplyst for os, at denne forbindelse kan blive en hel del dyrere — lad os ikke hænge os i noget tal — der er i hvert fald ingen, der har sagt, den vil blive billigere.

Under et besøg i udvalget har vi også fået oplyst, at udgifterne til den årlige drift ville være 25-30 pct. større end for en jernbane-bilbro. I de tal, vi har fået oplyst, var man af den formening, at den årlige drift ville beløbe sig til 13 mill. kr. i 1972-kroner. Det vil igen sige, at den årlige drift på tunnelen under Østerrenden ville blive op til en 3 mill. kr. dyrere end for broforbindelsen.

Vi er også noget nervøse ved de oplysninger, vi har fået fra ministeren om ventilationsproblemerne, på grund af den reelle risiko, der er for uheld i tunnelen. Der er næppe tvivl om, at denne langsgående ventilation kan fungere, når alle bilerne kører, men der

er stadig ingen, der har kunnet give os tekniske oplysninger om, hvad der sker i en katastrofesituation, hvor tunnelen er fuld af biler, der holder stille. Det er givet, at de ventilatorer, der er der, ikke kan klare det alene, idet der er regnet med en medstrømning fra bilernes kørsel ifølge det, der er sagt til os i udvalget. Det er noget teknisk, som jeg i øvrigt ikke skal gå ind på, men vi mener, der er en risiko i dette, og er altså ikke overbevist om, at princippet kan virke under enhver situation.

Der tales meget om problemerne ved at bygge en bro, og det fremhæves, at der bliver 4 km åbent. Det bliver der selvfølgelig, men der er jo ikke dybde på alle 4 km, så denne fordel ved tunnelen er noget overdrevet. Risikoen for påsejling må man også tage med et vist forbehold, idet der jo er andre steder under indsejlingen ned gennem Kattegat, hvor der er helt andre risici, hvor der er meget større problemer med at klare det, f. eks. i det nordlige Bælthav, altså det område, der ligger syd-sydøst for Djursland, ud for Vejlrø. Disse områder giver meget større problemer med at få de store skibe igennem, og det er jo kun for de store skibe, man kan tale om en virkelig risiko.

Vi må også sige lidt egoistisk, at når vi taler om skibsfartens problemer, drejer det sig jo ikke om den danske skibsfart. Det er den internationale trafik op til Balticum, til Rusland, der kan være tale om, eventuelt til svenske østkysthavne. Det er ikke vores egne skibe af større størrelse, der skal denne vej igennem, så det kan tages med en lille smule begrænset økonomisk interesse for, hvad der kan ske for skibsfarten.

Vi mener alt i alt, at hvis vi stemmer for dette forslag, er vi med til at udskyde en løsning på det, vi mener er rigtigt for Store Bælt. Vi mener, at sikkerheden er betydeligt større i det projekt, vi har stemt for i 1973, og vi mener, løsningen er vigtig, hvad jeg forstår også hr. Bilgrav-Nielsen mener, og derfor kan vi heller ikke stemme for det foreliggende lovforslag.

**Svend Erik Sørensen (KrF):**

Folketinget skal tage en vigtig beslutning i denne uge. Den faste Storebæltsforbindelse bliver vel dette århundredes største samlede trafikopgave i Danmark. Det drejer sig ikke blot om en kæmpeinvestering, som vi godt

[Svend Erik Sørensen.]

forstår man få det til at gibbe i nogen, men det drejer sig også om et indgreb i hele vores samfundsstruktur. Det er derfor uhyre vigtigt, at vi vælger rigtigt.

Mit parti har den opfattelse, at den eneste acceptable form for en fast forbindelse over Store Bælt er en kombineret motorvejs- og jernbaneforbindelse. Derfor går vi primært ind for denne løsning. Selv om vi er yderst positivt indstillet over for den kollektive trafik, kan vi ikke gå med til en biltogstunnel, der fortsat vil gøre DSB til transportchef på Store Bælt, og vi må derfor klart afvise mindretallets ændringsforslag, selv om der ligger øjeblikkelige økonomiske besparelser i det.

Kristeligt folkeparti går ind for at kombinere lavbroen over Vesterrenden med en kombineret motorvejs- og jernbanetunnel under Østerrenden. Med hensyn til vores vurdering af anlægsudgifterne vil jeg henviser til, hvad ordføreren for forslagsstillerne, hr. Bilgrav-Nielsen, allerede har sagt.

Når vi er medforslagsstillere til dette lovforslag, skyldes det primært hensynet til såvel trafikanterne som til skibsfarten i den stærkt trafikerede Østerrende. Det er meget godt, at Berlingske Tidende i dag i en lederartikel skriver, at man er overbevist om, at trafikanterne vil foretrække en passage med udsigt til åben himmel og med sikkerhed for rigelig frisk luft. Hvad det sidste angår, vil de moderne systemer med længdeventilation næppe byde på nogen problemer med hensyn til frisk luft i en 4 km lang tunnel, der passerer på 3 minutter. Hvad angår udsigten til den åbne himmel, er vi nogle, der fra passage af den nye Lillebæltsbro ved, at der ikke er megen tid til at nyde den blå himmel og udsigten i tæt trafik, særlig ikke hvis vejbanen er fugtig, eventuelt glat, og det stormer. På Store Bælt vil problemerne på en højbro være betydeligt større. Vi tvivler på, at en vindafskærmning vil være tilstrækkelig, og vi er meget skeptiske med hensyn til brugen af salt i glat føre, hvortil kommer saltets uheldige indvirkning på brokonstruktionen. En vis forurening af Bæltet må også nævnes i denne sammenhæng, og eventuel elektrisk opvarmning af kørebanen er der ikke, så vidt vi har fået oplyst, taget højde for i driftsomkostningerne for højbroen.

Ved anlæg af en kombineret motorvejs-

og jernbanetunnel under Østerrenden vil man stort set være ude over disse problemer. Man vil i 4 km's længde hele året rundt have en tør og sikker vejbane, og der vil heller ingen problemer være med jernbanesporene på grund af vejrliget. Driftsudgifterne vil som følge af det højere belysningsniveau og ventilationsanlægget nok være større, men vedligeholdelsesudgifterne vil til gengæld være betydelig mindre. Nogen helt nøjagtig beregning af disse udgifter har vi jo ikke.

Afgørende for os er som nævnt også risikoen for påsejling af stadig større skibe, dvs. skibe på langt over 100.000 t dødvægt. Ingen kan på forhånd sige noget sikkert om denne risiko, men ingen vil heller udelukke, at der kan blive tale om lukning af broen i kortere eller længere tid, mens undersøgelser og eventuelle reparationer foregår efter en påsejling. I denne forbindelse må der også peges på forureningsfaren, hvis det f. eks. drejer sig om en olietanker. Broen holder måske nok til en påsejling, men skibet næppe, og strømsvigt med deraf følgende manøvreudygtighed kan selv moderne skibe komme ud for. Vi vil altså ikke udelukke denne risiko for påsejling med alle de komplikationer, det vil medføre, og vi finder det ret så vigtigt, at det fremføres til fordel for det forslag, vi er gået ind for her.

Hvad angår de tekniske problemer i forbindelse med tunnelbyggeriet, må jeg endnu en gang understrege, at det firma, der har udarbejdet overslaget, har erfaringer fra i hvert fald 10 andre tunneler udført i en række lande. I øvrigt vil kun ca. 13 pct. af arbejdet ved tunnelbyggeri blive udført på søen; en stor del af arbejdet kan udføres på land i forskellige firmaer spredt rundt om i Danmark.

Jeg vil opfordre tinget til at træffe en fornuftig afgørelse i denne sag. Jeg vil også opfordre tinget til at træffe en afgørelse, der giver sikkerheden for såvel trafikanterne som for skibsfarten førsteprioritet, altså til fordel for den kombinerede bro og tunnel, som det radikale venstre og kristeligt folkeparti har fremsat forslag om.

Fuglsang (DKP):

Kommunisterne vil støtte det af hr. Bilgrav-Nielsen m. fl. fremsatte lovforslag. Vi

[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 lappiløsnings- og 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

[Kurt Hanson.]

er en fastholdelse af støtte til den private trafik. Hvis der skulle ske nogen fremme af den kollektive trafik i forbindelse med dette lovforslag, måtte man simpelt hen lave DSB om til en eller anden form for Greyhound-selskab, der lod busser køre over broen på ganske kort tid. Det er de muligheder, der foreligger i henseende til kollektiv trafik, både når det gælder ministerens og regeringens forslag og planer og hr. Bilgrav-Nielsens lovforslag.

Vi har flere gange i debatten fremhævet, at vi mener, den bedste løsning ville være at udbygge det system, vi har, men vi kan også se en anden mulighed, nemlig en tunnel udelukkende som jernbaneforbindelse. Det ville reelt betyde en styrkelse af den kollektive trafik, fordi det ville betyde, at man rent faktisk kunne komme fra Københavns centrum til Århus' centrum på ganske få timer. Det ville også betyde, at man kunne lave færre lufthavne i Jylland. Vi ved, hvor mange problemer der er i forbindelse med luftfart, hvor man skal transporteres i busser og taxaer osv. En ren jernbanetunnel ville betyde, at man kunne komme fra centrum til centrum på Sjælland og i Jylland i løbet af meget, meget få timer. Det er den mulighed, VS ville kunne gå ind for med hensyn til en fast forbindelse.

Det ændringsforslag, der er stillet af hr. Knud Damgaard, hr. Kampmann og hr. Otto Mørch og tiltrådt af hr. Guldborg, ser vi med større sympati på, men det er i denne sag, som det var, da vi behandlede det helt groteske forslag om Farølinjen og Masnedø: heller ikke her vil vi vælge imellem to onder. Vi mener, der er tale om to onder, og vil i denne situation tage den samme stilling, som vi gjorde dengang, og undlade at stemme til dette ændringsforslag.

**Knud Damgaard (S):**

Da de fleste synspunkter og argumenter omkring også dette ændringsforslag må formodes kendt, skal jeg gøre et forsøg på at fatte mig i korthed. Jeg kan dog ikke lade være med at sige, at hvis man skulle drage en fornuftig konklusion af de drøftelser, der er ført både om den foregående sag og om denne, måtte den gå ud på, at vi skulle lave en fast forbindelse under Store Bælt, bestående af en dobbeltsporet jernbanetunnel

med en dertil koblet biltogsløsning. Det ville være et fornuftigt svar på de økonomiske og ressourcemæssige problemer, der har været nævnt i denne forbindelse, og det ville være i overordentlig god overensstemmelse med den korrektion af prognoserne for trafikudviklingen, som vi har kunnet se i de seneste måneder.

Men jeg kan ikke lade være med at sige, at det en gang imellem forekommer, som om modsætningerne i det, vi snakker om her i folketinget, næsten bliver for store. Vi havde i sidste uge en dybtgående debat om energiforsyningen. Vi skulle sørge for at sikre forsyningen af energi til det væsentlige i samfundet, og vi måtte i den energidebat indrømme, at vi må satse på alle alternative kilder og udnytte dem i den rækkefølge, vi teknisk og økonomisk magter det.

En anden side af energiforsyningsdebatten var jo at sikre os gennem besparelser: nedbringelse af forbrug til opvarmning osv. Hertil må man føje, at der til besparelser også må høre en ganske klar prioritering af den kollektive trafik, overalt hvor der er praktisk mulighed for det, og denne mulighed eksisterer bl. a. ved et valg af den type fast forbindelse over Store Bælt, som vi nok en gang taler om her i tinget.

Jeg må gøre opmærksom på, at det allerede i 1972 blev fastslået af det tekniske udvalg, der blev nedsat, og som i november afgav en rapport, at den første faste forbindelse burde være en tosporet jernbanetunnel, sådan som jeg har nævnt det her. Der blev lagt vægt på, at Storebæltsudvalget bedømte biltogsanlægget som samfundsmæssigt 3 gange så rentabelt som en broløsning og langt mindre kapacitetskrævende.

Det, der er sket siden, er, at man ikke bare har fået bekræftet disse ting, men at man har fået understreget, at når det gælder kapaciteten, er der ingen ende på, hvor lang tid en sådan løsning vil kunne klare det trafikbehov, der kommer til at foreligge.

Der er kommet et par udtalelser her under debatten, som jeg synes jeg må knytte en enkelt bemærkning til. Hr. Holmberg talte om tidsfaktoren, gjorde den til noget væsentligt og sagde, at det tog 14 minutter for en personbil og 19 minutter for en lastvogn at køre over den bro, som hr. Holmberg går ind for, og at det tog 24 minutter at komme igennem med et biltog. Ja, det

[Knud Damgaard.]

kan være meget rigtigt, men det er under den forudsætning, at man ikke er nødt til at lave særlige fartgrænser på broen, og det er stadig væk uden beregning af, hvor lang tid man skal gøre ophold for at erlægge sin betaling, før man kører over broen, og endelig kommer dertil, at der i de kødannelser, der deraf kan opstå, indtræder nøjagtig den samme ophobning af trafik, som hr. Holmberg gjorde et stort nummer ud af som basis for stigende ulykkestal. Det spiller en ganske væsentlig rolle for mig også at kunne konstatere, at man ved en biltogsløsning ganske væsentligt reducerer det antal af ledige, man vil få den dag, man ophæver færgefarten; der vil i hvert fald ikke blive tale om væsentlige reduktioner på DSB-personellet.

Da min taletid er udløbet, skal jeg nøjes med at sige, at man af disse og mange andre fornuftige grunde bør stemme for ændringsforslaget.

#### Guldborg (V):

Det har også tidligere været tilkendegivet her i salen, at der inden for venstres gruppe har været ret betydelig sympati for den såkaldte biltogsløsning, og derfor er det også naturligt, at jeg lige igen gør en enkelt bemærkning på de medlemmers vegne uden af den grund nu at gentage en lang debat.

Det grundsynspunkt, som i hvert tilfælde for mit eget, men også for andres vedkommende har været afgørende, er dette, at når man sammenligner de forskellige tekniske løsninger, hvis man ser det som noget rent teknisk, drejer det sig om at bygge en transportmaskine, der kan transportere så og så meget hver vej, og så kommer man til det resultat, at stort set lige med hensyn til kvalitet, kapacitet og andre ting er det væsentlig billigere at vælge biltogsløsningen for en del af strækningen end højbroen for den tilsvarende del.

Det andet argument, miljøtrafikpolitik, derunder kollektiv trafik i forhold til individuel trafik, skal jeg ikke sige mere om, men bare nævne det. Der er derimod et tredje argument, som ikke har været meget fremme i debatten fra anden side endnu, og som måske derfor kræver lidt mere omtale, og det er betragtningen om den etapevis mulighed. Jeg tænker her på, at selv om tra-

fikministeren har en bemyndigelse og får den bekræftet, vil han alligevel være i en meget vanskelig situation. Det ved vi alle sammen godt. Denne debat kan meget vel komme til at virke en lille smule uvirkelig; man kan meget nemt forestille sig, at det, vi debatterer i øjeblikket, er at finde ud af, hvilken af en række forskellige tekniske muligheder der skal have den ære at være den første, der ikke kommer til udførelse.

Broløsningen har den store vanskelighed, i hvert fald hvis man står stift på, at dette er en endelig og den eneste løsning, man arbejder på, at den ikke rigtig egner sig til etapevis løsning. Jeg tror altså, det er realistisk at sige, at hvis man gerne vil i gang med en fast forbindelse over Store Bælt, vil det være klogt og fornuftigt at finde ud af skridt fremad, der kan tages ét ad gangen. Og hvis man så kan finde ud af at gøre noget, der ikke præjudicerer den ene løsning foran den anden, er det selvfølgelig det allernemmeste politisk set. Det har været væsentligt for mig bl. a., når jeg har arbejdet med biltogsløsningen, at denne skulle være med i billedet af de grunde, der her er nævnt.

Til slut kun den bemærkning, at jeg mener, det har været godt, at alle disse ting har været fremme, det havde været uforvarsomt, hvis ikke de var kommet det. Jeg minder om, at det første, folketinget har haft at tage stilling til på dette område, var to muligheder stillet over for hinanden som de to eneste: en højbro over hele strækningen og en tunnel til både biler og til jernbanetrafik over hele strækningen, og med den sammenligning måtte folketinget naturligvis synes, at en højbro over hele strækningen var rigtig. Der er ingen, der står på den løsning; de andre tekniske muligheder har åbnet for en række væsentligt bedre muligheder.

Det er altså min opfattelse, at den kombination af en lavbro, som jo i virkeligheden vil komme til at indgå i alle projekter, så vidt jeg kan regne ud, og en biltogsløsning er den, der til sin tid vil vise sig at være rigtig. Hvis trafikministeren kan bruge sin bemyndigelse til at undgå at afskære alle muligheder underveds, har han måske større chancer for at undgå at falde i den mulighed, jeg nævnte før, nemlig at denne debat er blevet en debat om, hvilken løsning der

[Guldberg.]

skal have æren for ikke at komme til udførelse.

**Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):**

Om en tunnel for vejtrafik konkluderer Storebæltskommissionen i sin endelige betænkning fra 1960 s. 52:

„Tilvejebringelse af et tunnelanlæg for vejtrafik i linie A med samme kapacitet som forudsat for broanlægget må på forhånd synes udelukket, dels på grund af de betydelige anlægsudgifter . . . , dels på grund af de meget store udgifter til driften af ventilationsanlæg.“

Helt så kategorisk var den næste betænkning ikke, men af økonomiske grunde måtte man i 1968 dog give broen en klar prioritet. Først med rapporten fra november 1972 fra teknisk udvalg når overslagssummerne for bro-, respektive tunnelloøsningen en sådan nærhed, at der kan siges at være en reel valgmulighed. Denne ændring skyldes, at man nu er nået frem til muligheden for tunnel af kun 4 km's længde, og at man som følge heraf mente at kunne basere sig på et længdeventilationsanlæg.

Den daværende socialdemokratiske regering, som fremsatte forslaget til loven af 1973, og det daværende folketing valgte uden yderligere overvejelse og undersøgelse en højbro over Østerrenden. Muligheden for en tunnel for vejtrafik blev reelt ikke diskuteret i forbindelse med 1973-loven. Valget af bro fremfor tunnel skete ud fra 3 grundbetragtninger, for det første at broen fremdeles måtte antages at være den billigste løsning, for det andet — og det indgår ikke i debatten i dag, men det gjorde det altså dengang — at et betydeligt antal trafikanter måtte formodes at føle udtalt ubehag ved at skulle passere en så lang tunnel, og for det tredje, at en højbro over Østerrenden ville kunne udformes på en for skibstrafikken fuldt tilfredsstillende måde.

Da venstregeringen i begyndelsen af 1974 iværksatte nye undersøgelser i forbindelse med Storebæltsforbindelsen, var baggrunden som bekendt energikrisen og dens mulige følger. Det var det, der gjorde det naturligt at kontrollere trafik- og økonomiberegningerne igen og se på, om ikke det, der var sket, kunne forrykke forholdet mel-

lem den kombinerede forbindelse og den biltofsforbindelse, som i 1973 var det nærmeste alternativ hertil.

Den rapport, som styrelsen for statsbroen Store Bælt afgav i august 1975, indeholder imidlertid også væsentlige oplysninger om problemet skibsdød mod bropiller. Resultatet af disse undersøgelser er, at det er teknisk muligt og økonomisk overkommeligt at sikre broen på rimelig måde mod indtræden af katastrofale situationer for trafikken i tilfælde af, at et skib løber mod en bropille.

Med andre ord, der foreligger i 1976 ikke noget, der i højere grad end i 1973 kan motivere valg af en tunnel fremfor en bro, tværtimod.

Et springende punkt i hele argumentationen for tunnelloøsningen er, om man virkelig tør basere en godt 4 km lang tunnelstrækning på den ret begrænsede ventilation, den såkaldte længdeventilation, som Jespersenudvalget forudsatte, og som Christiani & Nielsen tror på, eller om man må have en mere omfattende og traditionel ventilation med ventilationstårne på tunnelstrækningen. Den beslutning må træffes nu og er endelig. Man kan altså ikke, såfremt man siden hen måtte komme til en anden erkendelse, efter at man har bygget en tunnel baseret på længdeventilation, gribe ind og føje ventilationstårne til.

Jeg mener ikke, det på basis af den viden, vi har i dag om disse forhold, vil være forsvarligt at træffe beslutning om bygning af en tunnel alene baseret på længdeventilation.

Jeg må her tilføje, at der heller ikke noget sted i verden er bygget eller, så vidt jeg ved, er under bygning tunneler af blot tilnærmelsesvis den længde, der her er tale om, baseret på længdeventilation. Jeg kan nævne, at den store Elbtunnel ved Hamburg, som blev færdig for et par år siden, ikke bygger på dette princip, til trods for at det var kendt, da man traf beslutningen om anlæggets udformning. Såfremt man vil basere sig på en mere omfattende ventilation med tårne, bliver anlægsomkostningerne derfor væsentligt højere for en tunnelloøsning end for en broløsning; en merpris på ca. 1/2 mia kr. er vist det mest sobre overslag på dette forslag.

Hertil kommer, at der jo samtidig kommer faste genstande i Østerrenden som mulig hindring for skibsfarten, hvorved noget

[Ministeren før offentlige arbejder.]  
af ideen med at foretrække tunnel fremfor bro, så vidt jeg kan se, går tabt.

Jeg tror, at tunneltilhængerne i nogen grad har forset sig på tunnelens fordele for skibsfarten og i høj grad har skubbet hensynet til trafikanterne på den faste forbindelse i baggrunden.

Tunneltilhængerne har også argumenteret ud fra det synspunkt, at en tunnel også må foretrækkes af bilisterne fremfor en bro, fordi en bro var mere risikabel at passere i dårligt vejr end en tunnel. En rimelig sammenligning er vel imidlertid passage af en bro med passage af en almindelig vejstrækning. Dertil kan siges, at vejdirektoratet i forbindelse med udarbejdelse af projekter til nye ombygninger af større broer har undersøgt ulykkesforholdene på de eksisterende større danske broer og ikke ved disse undersøgelser har fundet støtte for antagelser om, at vejstrækninger på broer er farligere end strækninger på land. På den ny Lillebæltsbro er der for tiden 1. januar 1974 til 1. marts 1976 sket ét uheld med personskade og ét uheld med materiel skade . . .

#### Formanden:

Mere ro i salen, især i sidegangen til højre.

#### Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthæasen*):

På 10 km fynsk motorvej nærmest broen er der i samme tidsrum sket 7 uheld med personskade.

Må jeg også af disse grunde sige, at jeg ikke mener, lovforslaget bør fremmes, men at 1973-loven bør opretholdes uændret. Jeg mener ikke, det vil være rigtigt at foretage en udlicitation af begge løsninger; jeg tror, at vi nu skal have en endelig beslutning.

Angående biltogsløsningen skal jeg kun sige, at denne løsning blev forkastet af folketinget i 1973. 3 regeringer i træk har fastholdt anlæg af en kombineret forbindelse; min opfattelse er, at de grunde, som ledsagede forslaget til 1973-loven på dette punkt, fortsat er gyldige.

#### Glensgård (FP):

Da nu også ministeren begynder at bakke sin ordfører og formanden for folketingets trafikudvalg op med at henvise til, at man måske nok må forvente en merudgift på

godt og vel  $\frac{1}{2}$  mia kr., såfremt man vedtager en sådan kombineret tunnelloøsning, skal jeg for det første anmode om, at vi får lovforslaget sendt til fornyet udvalgsbehandling, således at ministeren kan give en nøjere redegørelse for de ting, han her har nævnt, idet ministeren jo på et spørgsmål fra udvalget, spørgsmål 20, tidligere har svaret, at der ikke kunne gives nogen vurdering, som ville vise en klar forskel med hensyn til de to alternativer, vi diskuterer. Jeg forstår, ministeren er kommet i besiddelse af nye oplysninger, som udvalget ikke er blevet gjort bekendt med, og jeg skal derfor som sagt anmode om, at vi genoptager forhandlingerne om dette forslag i trafikudvalget.

(Kort bemærkning).

#### Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil kun gøre den korte bemærkning, at jeg er lidt skuffet over, at ministeren ikke er åben over for det synspunkt, at man måske kunne udlicitere begge forslag. Ministeren har jo selv i dag gjort mange betragtninger om usikkerheden, og jeg synes, det må være i en fælles interesse, at man søgte at få denne usikkerhed ryddet ud af verden.

Jeg vil kun gøre den korte bemærkning til spørgsmålet om længdeventilationsanlægget, at det også har noget at gøre med, om der er bybebyggelse på det sted, hvor man har ventilationsanlæggets udmunding, og det er der jo tale om i forbindelse med Elbtunnelen. Jeg synes, der er flere elementer her, som man burde undersøge til bunds, men jeg forstår, ministeren er afvisende. Jeg tror, jeg kan spå ministeren, at vi senere vender tilbage til dette spørgsmål, også selv om vort forslag skulle blive stemt ned.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 1  
forkastedes med 123 stemmer mod 31; 8 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 2 betragtedes som bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 1.

Lovforslagets tekst  
vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:**

Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Må jeg minde om, at vi har endnu 6 sager tilbage; det er min agt at gennemføre behandlingen af dem uden pause.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om forstærkning af Ribe diqe og anlæg af veje langs nogle diger.*

(Lovforslag nr. 191. Fremsat 4/2 76. Første behandling 20/2 76. Betænkning 20/5 76).

Der var stillet 5 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

**Dohrmann (FP):**

Det er glædeligt, at samtlige partier her i folketinget støtter forslaget om forstærkning af Ribediget. Med de mange partier, som er repræsenteret herinde, kan man vist roligt sige, at når alle partier kan blive enige om, at opgaven skal udføres, er den meget påkrævet.

Det eneste, der er tilbage, og som kan diskuteres, er, hvordan opgaven skal finansieres. Dér er flertallet i fremskridtspartiet enige om, at en fordeling, som siger 60 pct. til staten og 40 pct. til lokale skatteydere, der vel at mærke betaler skat som alle andre her i landet, ikke er acceptabel. Man kunne med samme ret kræve, at hovedveje, motorveje o. lign. delvis blev finansieret lokalt. På samme måde med forsvaret: ingen drømmer vel om, at de folk, som bor i nærheden af grænserne, skal bidrage med større beløb til opretholdelse af vort forsvaret end dem, der bor midt inde i landet.

Det er heller ikke rimeligt, at finansieringen eller dele af den skal være afhængig af,

hvem man forhandler med, forstået på den måde, at et amt, som har nogle gode forhandlere, kan slippe billigere end et amt, som måske har nogle mindre gode forhandlere. At den aftalte fordelingsnøgle er urimelig og er blevet presset igennem på et tidspunkt, hvor ingen lokale myndigheder turde tage ansvaret for en udsættelse af digesikringen, bekræftes også ved, at et stort flertal i udvalget nu går ind for at yde Ribe kommune et billigt lån, ikke bare fordi det er nødvendigt, for fakta er jo, at Ribe kommune er tvunget til at sætte skatteprocenten væsentligt i vejret, hvis de skal have råd til at betale de 40 pct. eller dele af de 40 pct., som er blevet dem pålagt.

Jeg håber, at så mange som muligt vil støtte det ændringsforslag, vi har stillet. Men selv om det bliver forkastet, agter vi under alle omstændigheder at stemme for lovforslaget.

**Kristine Heltberg (SF):**

Under førstebehandlingen af lovforslaget om digerne bad jeg ministeren, om man ikke kunne yde en større støtte end den i det oprindelige lovforslag foreslåede til de amter og kommuner, der var berørt af en sådan katastrofe, ud fra den betragtning, som altså også hr. Dohrmann gør sig til talsmand for, at store naturkatastrofer berører et helt land og ikke skal kaste alt for store byrder på en ganske bestemt del af befolkningen.

Men på den anden side må jeg sige, at sådan som lovforslaget er blevet behandlet i udvalget, og med de ordninger, der er opnået, specielt de lånemuligheder, der åbnes for, kan jeg ikke se andet, end at de ønsker, jeg har fremført fra mit partis side, må siges at være tilgodeset. Jeg er nærmest tilbøjelig til at opfatte hr. Dohrmanns ændringsforslag som noget af et overbudsforslag, som jeg altså derfor ikke kan gå ind for, til trods for denne principielle enighed om, at ikke en bestemt landsdel og nogle bestemte borgere skal bære urimelige byrder. Så vidt jeg kan se, bliver det heller ikke tilfældet, og jeg vil derfor stemme imod hr. Dohrmanns ændringsforslag.

**Fuglsang (DKP):**

Kommunisterne er som alle andre indstillet på, at dette digearbejde skal i gang hur-