

106. møde.

Fredag den 28. maj kl. 11.

Formanden:

Til orientering for medlemmerne kan jeg meddele, at det er min agt at gennemføre en kort pause om ca. 1½ time.

Medlem af folketinget *Erhard Jakobsen* har meddelt mig, at han på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv ikke vil kunne give møde i tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov fra og med den 2. juni samt om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Retsudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om ændring af borgerlig straffelov. (Ændring af bestemmelserne om forbrydelser mod den personlige frihed) (af Brusvang m. fl.). (Lovf. nr. 30). Eksemplarer vil blive omdelt.

Undervisningsudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om ændring af lov om styrelse af højere uddannelsesinstitutioner (Lovf. nr. 65). Eksemplarer er omdelt.

Det er meddelt mig, at udvalget om offentlige arbejder ønsker at afgive mundtlig indstilling ved 3. behandling over forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en bro over Store Bælt. (Lovf. nr. 133).

Den første sag på dagsordenen var:

Tredje 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. Anden behandling 26/5 76).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Kampmann (S):

Jeg skal på vegne af udvalget om offentlige arbejder meddele, at der har været et møde i udvalget om dette lovforslag mellem anden og tredje behandling. Vi har i dette møde haft samråd med trafikministeren, som har oplyst om forskellen i anlægsudgift for en kombineret motorvejs- og jernbane-forbindelse over Store Bælt udført henholdsvis på en højbro eller en tunnel over Østerrenden og på en lavbro over Vesterrenden.

Søgaard (S):

Som nævnt af formanden for udvalget har der været holdt et møde, hvor ministeren har været til samråd omkring forskelsbetragtningerne om en ren bro og halvvejs tunnel og bro, og det står stadig efter min opfattelse fast, at der er en række usikkerhedsmomenter ved det lovforslag, som her er til tredje behandling, med hensyn til prisforskellene. Det, der står fast, er, at der er større usikkerhedsmomenter, både tekniske og økonomiske, ved den tunnellsøsning, som forslagsstillerne forestiller sig, end ved den broløsning, som er gennemprøvet så mange andre steder. Man har større overblik over, hvad det vil betyde.

Hvad en sænketunnel på 4 kms længde vil betyde jordbundsmæssigt set, har man ingen kendskab til ud over de boringer, der er foretaget med henblik på den almindelige broløsning. Alene med hensyn til selve længdeventilationsprincippet, som man fra forslagsstillerens side går ind på, er der en usikkerhedsfaktor på ca. ½ mia kr. på dette specielle område, og da vi alle må erkende, at udviklingen går i retning af et bedre klima, en mindre luftforurening, må vi også forudse, at netop her vil der blive stillet meget, meget store krav til et ventations-system, som også gør, at indåndingsluften bliver renere. Alene dette spiller som sagt en rolle med omkring ½ mia kr. ud over de andre ting, som kan være usikkerhedsfaktorer i forbindelse med bygningen af et sådant system.

Hvis man ikke kan gennemføre dette længdeventilationsprincip, så falder det, som jo var den egentlige baggrund for netop at lægge den del af forbindelsen ned under vandet, væk, idet man så samtidig skal have nogle ventilationstårne. Hvis man skal bruge et andet system, det, man kalder det

[Sogaard.]

tværgående system, bliver der nogle ventilationstårne, og dermed falder det særlige hensyn, man fra forslagsstillerne gerne har villet tage til hele skibstrafikken, væk, så alt i alt må jeg sige, at der er ikke kommet særlig meget nyt frem i denne sag her ved dette sidste møde, og mit parti står fortsat for at måtte afvise dette lovforslag og vende tilbage til det oprindeligt vedtagne forslag om en bro hele vejen som vedtaget i 1973.

Holmberg (V):

Jeg har ikke så forfærdelig mange bemærkninger, for vi havde jo i onsdags en indgående debat netop om hr. Bilgrav-Nielsens tunnelløsning, og der er ikke kommet særligt nyt frem her. Jeg kan i det væsentlige holde mig til de argumenter, som hr. Sogaard fremførte. Vi har drøftet det i vor gruppe, og vi holder stadig fast ved, at det oprindeligt er det bedste.

Christophersen (V):

Om et øjeblik vil der være sket en afklaring af mange problemer omkring en fast forbindelse over Store Bælt. Alt tyder jo på, at det lovforslag, vi her har til tredje behandling, vil blive stemt ned, og det betyder, at loven fra 1973 står tilbage.

Den afklaring, der hermed sker, er imidlertid først og fremmest en afklaring af, hvad det er for en type fast forbindelse, folkettinget ønsker at lade stå tilbage. Derimod refterer der jo endnu en afklaring af enkelte andre spørgsmål. Det vigtigste af disse er naturligvis, hvornår igangsættelsen så skal indledes, og i hvilket tempo bygningen skal ske.

Jeg tror, det ville være forkert og letsindigt at se væk fra, at der mellem disse spørgsmål og så en lang række andre samfundsøkonomiske problemer naturligvis er en ganske tæt sammenhæng. Der rejser sig uundgåeligt for os alle spørgsmål som: hvornår har vi råd til at komme i gang? Hvordan indpasses de betydelige udgifter i den samlede statsfinansielle planlægning? Hvornår kan man af hensyn til den valutatiske udvikling komme i gang med den planlagte låntagning i udlandet til dette store projekt? Det er alt sammen spørgsmål, som efter vores opfattelse trænger sig på, og jeg vil derfor gerne på vegne af hele venstres folke-

tingsgruppe bede finansministeren besvare følgende spørgsmål: vil regeringen være indforstået med, at igangsættelsestidspunktet for den faste forbindelse over Store Bælt inddrages i de forestående forhandlinger om den samlede økonomiske politik for de kommende år, således at igangsættelsen ikke kommer til at stride mod det behov, der i øvrigt er for at føre en tilbageholdende offentlig udgiftspolitik, og således at igangsættelsen kan indpasses i planlægningen også af andre større offentlige anlægsinvesteringer som f. eks. dem, vi står over for på energiområdet? Det er venstres gruppes håb, at finansministeren er i stand til at give et bekræftende svar herpå.

Glensgård (FP):

Jeg vil gerne indledningsvis spørge hr. Bilgrav-Nielsen, om han har bemærket den artikel, som den herre, der optrådte i det radikale venstres valgprogram, skrev i Fyens Tidende i går angående hele Storebæltsproblematikken.

Vi vil jo nok blive klandret for, at vi tager en ændret stilling her ved tredje behandling angående det lovforslag, der er stillet fra det radikale venstres og kristeligt folkepartis side.

Jeg vil gerne sige, at det er ikke på nogen særlig sikker baggrund, vi tager en sådan ændret holdning, for der er sket det fantastiske, at ministeren ikke har formået i tide at give folketingets trafikudvalg oplysninger, som virkelig kunne give en reel baggrund for at vurdere dette forslag. Ministeren har på 4 dage ændret sit standpunkt omkring udgiftsproblematikken fra, at det ville være nøjagtigt det samme, til, at det nu koster måske $1/2$ mia kr. mere. Det er ganske aldeles uforsvarligt, at en trafikminister ikke i tide giver sådanne oplysninger til trafikudvalget.

Jeg er ikke på sikker grund, når jeg ændrer min opfattelse her ved tredje behandling, og det kan med al tydelighed ses også af det svar, ministeren er mødt med her i udvalget kl. 9.30 i formiddag. Ministeren begynder nu at lægge professor Gimsings betragtninger ind også i miljøområdet, og mig bekendt er professor Gimsing ikke nogen ekspert på miljøområdet. Men her på Kristi himmelfartsdag er der altså sket det, at man er gået så vidt, at man har sagt: ja men så lad os dog også tage professor Gim-

[Glensgård.]

sing til indtægt på miljøområdet for at finde en argumentation.

Vi kan blive klandret for det standpunkt, vi tager, og det er sikkert med rette, men jeg havde langt hellere set, at dette lovforslag ikke blev behandlet i dag, men at vi havde haft en længere debat, således at vi kunne få ministeren til at stå ved, om han mente det ene eller det andet. Men det sidste, vi har fra ministeren, er altså, at det vil koste ca. 1/2 mia kr. mere at bygge en tunnel fremfor at bygge en højbro over Østerrenden. Da vi i sin tid tog det standpunkt, at vi ønskede at støtte kristeligt folkepartis og det radikale venstres forslag om en tunnel, var det ud fra den betragtning, at det ville være ungefåhr samme udgift.

Vi må indrømme, at vi finder det mærkværdigt, at ministeren ikke for længst, for mange uger siden, ja, for måneder siden, har fundet det ulejligheden værd at informere folkettinget om sin ændrede holdning. Men som sagt, vi tager på den vage baggrund det standpunkt, at vi ønsker ikke at påføre skatteyderne en yderligere udgift på 1/2 mia kr., hvis ellers ministerens ord måtte stå til troende.

Ordføreren for forslagsstillerne (Bilgravn-Nielsen) (RV):

Jeg må sige, at hr. Glensgårds forklaring undrer mig såre. Selv om vi kun har været i besiddelse af ministerens sidste papir til udvalget, som er på 5 sider, i vel 1/2 time eller 3 kvarter, fremgår det helt klart af det papir, at der ikke er sket nogen som helst ændring i den vurdering, ministeren tidligere anlagde, nemlig at det var umuligt eksakt at opgøre, om der ville være prisdifference anlægsmæssigt, driftsmæssigt på de to løsningsforslag, højbro kontra tunnel. Men det er rigtigt, at ministeren nu har omgærdet sin besvarelse med en lang række usikkerhedsfaktorer, som jeg betragter som helt og aldeles beregnet på at forskrække folkettinget og de medlemmer, der skulle være indstillet på at vælge en tunnelloøsning fremfor en højbrøløsning. Og om den fremgangsmåde kan jeg være enig med hr. Glensgård i den beskrivelse, han gav.

Jeg mener i øvrigt, at ministeren er på meget tynd is. Ministeren siger jo ikke, at der er tale om, at der bliver en prisdifference på 1/2

mia kr., men han siger på side 5, og jeg vil gerne citere direkte med hensyn til den diskussion, der er om, hvilke ventilationsanlæg man skal anvende:

„På basis af dette differencebeløb på 340 mill. kr. i prisniveau medio 1971 har jeg som et vejledende skøn angivet, at størrelsesordenen af usikkerheden med hensyn til anvendeligheden af et længdeventilationsanlæg må sættes til 1/2 mia kr. i aktuelle priser.“

Altså størrelsesordenen af usikkerheden. Ministeren er på den sikre side, om det skulle vise sig, at tunnelanlæg er billigere, om det skulle vise sig, at tunnelanlæg er dyrere, men ministeren har altså heller ikke fastslået, at tunnelanlægget er dyrere.

Jeg og de andre forslagsstillere har set det som en vigtig ting, at vi fik mulighed for at gennemdebattere denne problemstilling med i stedet for højbroen at vælge en kombineret motorvejs- og jernbanetunnel under Østerrenden. Vi synes, udvalgsarbejdet har bekræftet, at det absolut er en mulighed, der er til stede. Og jeg vil endda sige, at selv om man måtte konstatere, at denne løsning ville være noget dyrere, f. eks. 1/2 mia kr., så er jeg næsten sikker på, at jeg alligevel ville gå ind for dette anlæg. Når vi alligevel taler om 5-6 mia kr., hvad betyder så 1/2 mia kr. på prisniveauet for at færdes på den faste forbindelse pr. billet? Det er småting i forbindelse med den øgede sikkerhed, der opnås.

Men vi forstår, at der er usikkerhed, og vi synes, at usikkerheden må føre til, at vi giver lovforslaget endnu en chance. Jeg vil derfor tillade mig på vegne af forslagsstillerne at fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

„Idet folkettinget opfordrer regeringen til at stille etableringen af en fast forbindelse over Store Bælt i bero, indtil alle relevante undersøgelser vedrørende forbindelsen er foretaget, herunder om det vil være hensigtsmæssigt på strækningen fra Sjælland til Sprogø (Østerrende) at etablere en kombineret jernbane- og motorvejstunnel i stedet for en højbro,

går tinget over til næste sag på dagsordenen.“

Jeg håber på velvillig modtagelse, idet jeg understreger, at der skulle være taget hen-

[Bilgrav-Nielsen.]

syn til alle de forskellige ønsker, der har været dels om udsættelse, dels om at få endnu en gang gennemprøvet det beregningsmateriale, som ligger til grund for forslaget.

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Jeg skal lade dette dagsordensforslag indgå i forhandlingen.

Kurt Brauer (SF):

Det er helt logisk, at der er en varieret holdning i socialistisk folkeparti ved tredje behandling af dette lovforslag, eftersom vi stemte varieret ved anden behandling af forslaget og ved fru Elsebeth Kock-Petersens forslag forleden. Gruppens medlemmer vil enten her fra talerstolen eller ved deres personlige afstemning, når sagen slutter og vi går til afstemning, tilkendegive deres holdning.

Lowzow (KF):

Fra konservativ side vil vi godt vedrørende den forespørgsel, venstre rettede til ministeren, sige, at man skal betænke ved denne investering, som ligger foran os, at det er en langtidsinvestering, som vi altså er mange der tror vil være en god investering for Danmark og Danmarks industri og handel og udviklingen af hele produktionslivet i Danmark. Derfor vil det være farligt at vurdere den kun ud fra en kortsigtet politik, som er en del af en indkomstpolitik, der er meget øjeblikkelig og aktuel, og ikke en politik, som direkte normalt skal omhandle sådanne store langtidsinvesteringsprojekter.

Det er også sådan, at denne investering strækker sig over så lang tid, at de store beløb vil komme endda en lang årrække frem i tiden, mens de mindre beløb kommer her i de første år, hvis man igangsætter forholdsvis hurtigt.

Vedrørende det lovforslag, vi taler om i dag, er der ikke, siden vi havde anden behandling, hvor jeg på konservativt hold tog stilling til sagen, kommet nogle oplysninger frem, som har kunnet gøre det mere fordelagtigt eller mere tiltrækkende at vælge en tunnelloøsning. Vi står derfor fast på, at vi nedstemmer dette lovforslag og dermed står

for den lov, der er vedtaget af folketinget, og som kan føres ud i livet uden yderligere igangsætningslov.

Svend Erik Sørensen (Kr.F):

Kristeligt folkeparti har naturligvis ikke ændret sin indstilling til det foreliggende lovforslag, og jeg henviser til, hvad vi har sagt under anden behandling til forsvar for dette eneste fornuftige forslag, også når det gælder sikkerheden i forbindelse med en Storebæltsforbindelse. Men modstanderne af den kombinerede motorvejs- og jernbanetunnel under Østerrenden har under anden behandling afsløret et betydeligt ukendskab til dette projekt, og nye usikkerhedsmomenter er også dukket op. Vi hørte således i onsdags hr. Kampmann hævde, at dette projekt ville koste 1 mia kr. mere end højbroen. Under samrådet i formiddags er der blevet sat spørgsmålstegn ved dette beløb i nedadgående retning.

Også jeg føler, at vi har oplevet noget i retning af en skrækkampagne med et ganske bestemt formål. Men der er altså noget, vi må have undersøgt nærmere, det skylder vi alle parter, også modstanderne i dette ting af den eneste fornuftige løsning over Store Bælt. Derfor vil jeg gerne opfordre til, at man stemmer for forslaget om den motive-rede dagsorden.

Fuglsang (DKP):

Vi er nu som før for, at den faste forbindelse over Store Bælt bør etableres hurtigst muligt, og vi er ikke overbevist om på nogen måde, at ikke en tunnelloøsning skulle være den bedste. Man står heroppe og prøver, hvad man vurderer ud fra forskellige udtalelser for og imod, og man har jo et stærkt indtryk af, at man søger argumenter netop for det standpunkt, man én gang har lagt sig på.

Med hensyn til at få projektet sat i gang er vi absolut indstillet på, at vi af alle grunde bør i gang hurtigst muligt. Der tales om vores vanskelige økonomiske situation. Jeg kan ikke lade være med at tænke på, hvad vi var i stand til at udrette i trediverne, hvor man netop benyttede en sådan situation til at skabe en række ganske betydelige broforbindelser mellem landsdelene. Der er vel ingen i dag, der tvivler om, at man dengang handlede rigtigt. Derfor er det også

[Fuglsang.]

vores absolutte mening, at det vil være rigtigt i dag. Vi lever i en periode, hvor vi er inde i en hastig udvikling på alle områder, en udvikling, der bl. a. også kommer til udtryk i en stigende arbejdsdeling, i en stigende specialisering også i de forskellige dele af landet, men som på den anden side også ganske naturligt medfører et stigende behov for at binde disse ting sammen for indbyrdes forbindelser.

Med hensyn til selve økonomien og de andre argumenter, der føres frem, er jeg vel ikke den eneste, som undertiden, jeg tør sige rent bogstaveligt, har moret mig ved bl. a. at læse i gamle årgange af Folketings-tidende, hvordan man har argumenteret og motiveret og vurderet udviklingen inden for trafikken, lige fra de første biler dukkede frem på landevejene og så til dags dato. Det har jo aldrig nogen sinde været dem, der holdt tilbage, som har fået ret. Det har jo altid været dem, der har forsøgt at tilpasse transport og andre ting til den tekniske udvikling, og sådan vil det selvfølgelig også være i dag.

Med hensyn til selve omkostningerne og den omsorg for skatteyderpengene, man lægger for dagen, ville jeg ønske, at samme bekymring og omsorg ville blive lagt for dagen, når man overhovedet behandler anvendelsen af skatteyderpenge.

I øjeblikket er det sådan, at man f. eks. ikke alene behandler dette ganske store broprojekt, men man behandler også anvendelsen af skatteyderpenge til militære formål og vel at mærke lige så mange penge hvert år, som hele dette projekt, som dog strækker sig over en årrække, vil koste. Hvis man virkelig havde den ansvarsfølelse over for skatteyderne og anvendelsen af rigets midler, ville jeg tro, eller ville jeg være sikker på, at det ville være bedre at placere disse midler i fredelige formål, som denne broforbindelse er, fremfor i militære formål.

Formanden:

Jeg henstiller, der bliver mere ro i salen, så de medlemmer, der vil lytte, får lejlighed til det. Der er mange talere endnu.

(Kort bemærkning).

Holmberg (V):

Det er et kort spørgsmål til hr. Bilgrav-

Nielsen, efter at vi nu har læst dagsordensforslaget. Det er fremsat af hr. Bilgrav-Nielsen. Må jeg have lov at spørge: er det på den radikale gruppes vegne, eller er det bare hr. Bilgrav-Nielsen?

Erhard Jakobsen (CD):

Jeg synes, jeg vil benytte lejligheden til at tilkendegive min uenighed med den kommunistiske taler. Jeg vil gerne sige, at hvis jeg havde valget imellem at bruge 5 mia kr. på forsvaret og bruge 5 mia kr. til Storebæltsbroen, så er jeg bange for, at Storebæltsbroen røg sig en tur. Jeg turde bestemt ikke ofre forsvaret af hensyn til Storebæltsbroen, for det er til at overskue konsekvenserne af, at vi udskød Storebæltsbroen og endda eventuelt ikke fik den. Men at Danmark opgav sit forsvar, ved jeg at der heldigvis er et stort flertal her i tinget der siger, at det vil de overhovedet ikke overveje. Og så har heldigvis de to ting intet som helst med hinanden at gøre, ikke det allerfjerneste, og derfor kan det kun være af propagandistiske grunde, at sagen drages med ind her i diskussionen.

Hvis derimod den kommunistiske taler med sit indlæg ville pointere, at der ingen grund er til at sammenligne statens nuværende udgifter med det, som det vil koste at anlægge en bro ud i fremtiden over en lang periode, så er synspunktet grundlæggende rigtigt. Det var det, jeg søgte at vinde gehør for allerede forleden dag. Det har ikke noget med de årlige udgifter at gøre at nævne et beløb, som er en engangsudgift.

Så har der været talt om, at der kommer nye ting frem. Hvad er det for nye ting? Det er nye skøn og nye udtalelser, men der er da ikke nye kendsgerninger. Kendsgerningerne omkring Storebæltsbroen er akkurat de samme, som da vi første gang begyndte at diskutere denne sag for 20 år siden. Vi kunne akkurat lige så godt dengang have besluttet at opføre den Storebæltsbro, for historiens dom over henholdsvis, at vi gør det og vi ikke gør det, vil være den samme om 25 år, enten vi var begyndt før eller senere. Man vil bare om 25 år ikke kunne forstå, at vi ikke begyndte noget før.

Det er folketingsmænds opgave at tage et ansvar, og jeg tror, man ude i befolkningen vil stå uforstående over for, at vi bliver ved med under forskellige påskud at skubbe

[Erhard Jakobsen.]

denne sag ud og skubbe den fra os. Tiden er inde nu, hvor vi må vise, at vi er værdige til den tillid, vælgerne viste os, da de valgte os. Da indgik dette spørgsmål jo. Jeg ved i hvert fald, jeg ikke har ladet nogen i tvivl om, hvordan centrum-demokraterne ville stille sig over for denne meget, meget vigtige trafikale forbindelse, og jeg føler mig forpligtet til at støtte regeringen i alle bestræbelser for hurtigst muligt og uden yderligere udskydelse at få gennemført at få igangsat projektet.

Kurt Hansen (VS):

For os ligger sagen lige så klart, som den gør for hr. Erhard Jakobsen og centrum-demokraterne. Vi har både ved behandlingen af fru Elsebeth Kock-Petersens forslag og dette lovforslag, som vi diskuterer nu, ved andenbehandlingen klart givet udtryk for, at vi ikke ønsker, at den bro skal opføres.

Til forslaget om motiveret dagsorden fra hr. Bilgrav-Nielsens side må jeg sige, at det forslag kan vi støtte, idet vi er enige i den første del af formuleringen helt og fuldt. Vi mener, at sagen skal stilles i bero. Og i forbindelse med formuleringen om, at alle relevante undersøgelser vedrørende forbindelsen skal foretages, vil jeg påpege, at jeg synes, det er væsentligt, at man også drager nogle af Anders Nyvigs synspunkter ind i de undersøgelser, der skal foregå forhåbentlig i forbindelse med, at broen ikke skal etableres.

(Kort bemærkning).

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

I anledning af hr. Erhard Jakobsens tilkendegivelse vil jeg gerne sige, at det, der sker i dag — medmindre man foretager sig noget konstruktivt som med dagsordensforslagets vedtagelse — er, at det forslag, vi har fremsat, bliver stemt ned. Det, der så står tilbage, er, at man skal gennemføre det anlæg, som er besluttet, og så er der vist ingen, der tror, at det er noget, man sådan lige kan gå i gang med i overmorgen. Det er noget, der vil tage tid, og det, vi tilsigter med vort forslag, er, at denne ventetid bruges konstruktivt, hvad der har været udtrykt ønske om fra adskillige her i salen, og

som jo fru Elsebeth Kock-Petersen med sit forslag også var inde på. Vi går derfor ud fra som en sikker ting, at dagsordensforslaget kan samle et flertal af folketingets medlemmer. Jeg kan sige til hr. Holmberg, som jeg også sagde det i mit første indlæg, at jeg talte på vegne af forslagsstillerne.

Finansministeren (Heinesen):

Hr. Christophersen stillede mig det spørgsmål, om regeringen ville være indforstået med, at igangsættelsestidspunktet for den faste forbindelse over Store Bælt inddrages i forhandlingerne om den samlede økonomiske politik for de kommende år. Jeg forstod, at hr. Christophersen havde to motiver for at stille dette spørgsmål. For det første, at igangsættelsen ikke kom til at stride mod det behov, der i øvrigt er for at føre en tilbageholdende offentlig udgiftspolitik. Jeg kan hertil sige, at regeringen selv sagt ikke på noget udgiftsområde vil foretage sig noget, der strider imod det mål at føre en afdæmpet og tilbageholdende offentlig udgiftspolitik.

Jeg forstod, at det andet motiv til hr. Christophersens spørgsmål var, at igangsættelsen skulle kunne indpasses i planlægningen af andre store offentlige anlægsinvesteringer, f. eks. energiinvesteringerne. Jeg vil hertil sige, at regeringen anser det for en selvfølge, at også aktiviteten i forbindelse med Storebæltbroen skal indpasses i det samlede offentlige bygge- og anlægsprogram.

Jeg kan derfor med disse bemærkninger svare bekræftende på de af hr. Christophersen stillede spørgsmål.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

I anledning af hr. Glensgårds bemærkninger om, at jeg på fire dage havde skiftet synspunkt, vil jeg gøre gældende, at der ingen modsætning er mellem mit svar til udvalget den 21. november sidste år på de spørgsmål, nr. 19 og nr. 20, der blev stillet, og det, som jeg mener i dag. Jeg sagde dengang, at jeg på det foreliggende grundlag ikke kunne fastslå, at anlægsudgiften for en tunnel ville være klart større end for en bro. Det har jeg heller ikke sagt noget om nu.

Det, jeg har udtalt mig om, er usikkerhedsmomentet ved lovforslaget om en tun-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

nel. Der har jeg sagt, at omkring $\frac{1}{2}$ mia kr., eller mere end det, kan hænge i en meget tynd tråd, nemlig problemet om længdeventilationens anvendelighed. Det, der er kommet stadig stærkere frem i hele den diskussion, der har været ført, er, om en tunnel af den længde og med de miljøhensyn, vi i stadig større grad må tage, og som ikke tidligere har været inde i billedet, gør, at man i dag må regne med, at tunnelloøsningen ikke vil være den forsvarlige løsning, fordi usikkerheden alene ligger i tunnelloøsningen og ikke på broløsningen.

Derfor må jeg på regeringens vegne afvise hr. Bilgrav-Nielsens dagsordensforslag og anbefale også at stemme imod lovforslaget.

Søgaard (S):

Jeg skal på socialdemokratiets vegne afvise den af hr. Bilgrav-Nielsen foreslåede dagsorden med den motivering, at både jeg som ordfører ved første behandling og mange andre ordførere, herunder hr. Bilgrav-Nielsen, jo var enige om, at nu måtte denne sag, som har verseret i mere end 25 år, have en afslutning. Nu måtte vi kunne sige til befolkningen, at nu snakkede vi ikke mere, nu handlede vi. Jeg forstår, hr. Bilgrav-Nielsen fortsat ønsker at snakke, og det kan han måske have megen glæde af, men i hvert fald tror jeg, at den tid nu er kommet, da dette må finde sin afslutning.

Alle de ting, som jo helt naturligt ville kunne lægges ind med hensyn til, hvad et nyt projekt som det, hr. Bilgrav-Nielsen eventuelt ville foreslå, indeholder, ville jo så til sin tid igen kunne begrunde en udsættelse, fordi ny teknologisk udvikling altid finder sted, hr. Bilgrav-Nielsen. Man kan blive ved i én uendelighed med alle mulige former for undersøgelser med henblik på, at der netop lige nu er nye ting, man skal undersøge af hensyn til det, man vil projekttere og bygge. Og således også med dette. Derfor tror jeg, tiden nu er kommet til, at afslutningen må finde sted.

Jeg må afvise denne dagsorden. De usikkerhedsmomenter, som der peges på i forbindelse med hr. Bilgrav-Nielsens projekt, er jo ikke usikkerhedsmomenter, der går i nedadgående økonomisk retning, men er tværtimod usikkerhedsmomenter med hensyn til spørgsmålet om, hvor mange millio-

ner kroner mere man skal bruge i forhold til broprojektet. Derfor må socialdemokratiet afvise denne sag.

Christoffersen (V):

Jeg takker finansministeren for det positive svar. Jeg har altså opfattet det sådan, at regeringen er indforstået med, at igangsættelsestidspunktet for den faste forbindelse nu inddrages i de drøftelser, der skal finde sted, således at igangsættelsen ikke kommer til at stride mod de andre og mere overordnede hensyn, vi skal tage.

Glensgård (FP):

Jeg skal indledningsvis meddele, at så langt den største del af min gruppe ønsker at støtte den af forslagsstilleren foreslåede dagsorden.

Så kunne jeg drilsk spørge hr. Bilgrav-Nielsen og hr. Svend Erik Sørensen, om der er sket nogen særlig ændring fra i forgårs til i dag, idet dagsordenen jo næsten ordret er den samme som den, der blev stillet af fru Elsebeth Kock-Petersen m. fl. Men i forgårs var hr. Bilgrav-Nielsen og hr. Svend Erik Sørensen åbenbart af en anden opfattelse. Jeg hørte oven i købet hr. Bilgrav-Nielsen her i sit første indlæg sige, at han ikke synes, ministeren havde ændret standpunkt fra i forgårs til i dag, han havde derimod draget lidt omkring usikkerhedsmomenterne ind, men jeg skal da gerne støtte hr. Bilgrav-Nielsen i hans forsøg på at få fru Elsebeth Kock-Petersens forslag fra i forgårs vedtaget.

Til ministeren, der siger, at han ikke har ændret standpunkt, vil jeg bare sige: jo, det har ministeren, idet jeg går ud fra, at ministeren i sine hidtidige svar til trafikudvalget også har regnet med usikkerhed. Usikkerhed er ikke sådan noget, der kommer dalende ned fra den blå himmel, så at ministeren kan møde op i dag og sige: ja men nu er der pludselig kommet en anden usikkerhed. Nej, det, der er sket, er sikkert helt rigtigt, som hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at fra ministeriets side og fra ministerens side har man sagt: kan vi nu lave en større usikkerhedsmargen, så kan vi få hr. Bilgrav-Nielsens forslag afvist med et stort flertal. Jeg tør dog ikke tage denne anskuelse som givet, idet ministeren jo ikke klart har lagt frem for os, hvilket standpunkt han egentlig

[Glensgård.]

står på, men som sagt har vi ikke turdet tage et andet standpunkt end det, at vi må regne med ministerens seneste udskejelser.

Ministeren siger nu også her at vi skal tage større miljøsyn. De bliver større og større, siger ministeren. Nu vel, forslaget blev fremsat for et halvt års tid siden, og det er vel ikke på det halve år, der er sket et stadig større hensyn til miljøet. Nej, det er nok helt givet, at ministeren ikke har turdet tage det reelle og klare standpunkt, han tog, da han afsendte svaret til trafikudvalget under almindelig del, altså før lovforslaget blev fremsat.

Jeg vil godt igen pege på og have ministerens bekræftelse på, at der enten er sket en skrivfejl i ministeriet, eller også at man i dag må tage afstand fra det, man egentlig har skrevet i sit svar. Side 4 øverst skriver ministeren, at professor Gimsing tilslutter sig dette, men det, man tilslutter sig, er spørgsmålet om længdeventilationen, og man fremhæver bl. a., at den stigende forureningserkendelse vel kan føre til, at forureningen fra bilerne bliver mindre, men kravene til indåndingsluftens renhed kan samtidig blive skærpede. Ministeren kunne nøjagtig lige så godt have citeret husmoder fru Jensen fra Nykkebølle eller tilsvarende. Men ministeren tager professor Gimsing til indtægt for noget, han aldeles ikke kan tillade sig at udtale sig om, i hvert tilfælde ikke noget, som ministeren burde kunne lægge til grund for sin vurdering i forbindelse med miljøsynet.

Jeg vil godt have, at ministeren ligesom forsøger at tilbagekalde de 3 linjer af sit svar til udvalget.

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

Når hr. Glensgård nu spørger, hvorfor vi er vendt tilbage til et dagsordensforslag, som ligner det forslag, vi havde til behandling forleden, stillet af fru Elsebeth Kock-Petersen, så vil jeg minde hr. Glensgård om, at jeg forleden, da vi havde diskussion, udtrykkelig sagde, at der for mig var én situation, der kunne motivere yderligere undersøgelser. Det var den omstændighed, at folkettinget eventuelt forkastede forslaget om at bygge en kombineret vej- og jernbanetunnel under Østerrenden. Det er det, der

nu er udsigt til, idet det er helt sikkert, så vidt jeg kan se, at folkettinget vil forkaste det forslag, vi dér har stillet.

Den situation, man så står i, hvis ikke man foretager sig noget, er, at den vedtagne lov om etablering af en kombineret motorvejs- og jernbaneforbindelse over Store Bælt står ved magt som vedtaget. Det kan vi ikke være tilfredse med, og det synes jeg heller ikke de medlemmer af folkettinget, som har ytret ønske om andre løsninger og om at vente, kan være tilfredse med.

Det er derfor med meget stor uret, jeg hører hr. Christophersen glad slutte op om ministerens redegørelse. Hvad ministeren sagde, var, at igangsættelsestidspunktet naturligvis ville blive afstemt efter den samlede offentlige anlægsaktivitet. Ja men det havde jeg også forventet; det er da fornuftigt. Og det er da fornuftigt, uanset hvad det er for et anlæg, man skal have på Store Bælt. Men jeg kan ikke forstå, at hr. Christophersen herefter kan være tilfreds, for det, som hr. Christophersen for to dage siden anbefalede, var noget ganske andet end at afpasse etableringen af det, der er besluttet, efter den samlede økonomiske aktivitet. Det var nemlig også at undersøge andre muligheder. Derfor går jeg ud fra, at hr. Christophersen må stå temmelig alene med det standpunkt i forhold til den del af venstres gruppe, der forleden gav udtryk for, at man ønskede alle relevante forhold undersøgt til bunds.

Hr. Søgaard siger, at vi kan blive ved med at undersøge. Ja, det kan vi, men da vi jo står over for et projekt, som er af meget stor betydning mange generationer ud i fremtiden, så synes jeg, det er forkert, at vi afslutter undersøgelsen af denne sag på et tidspunkt, hvor vi ikke er klar til at begynde at bygge af økonomiske hensyn. Hvorfor ikke udnytte den ventetid, vi alligevel får, til at få undersøgt de tvivlsspørgsmål, der er blevet rejst under behandlingen af vort forslag? Og det er det, vort dagsordensforslag i al sin enkelhed går ud på. Men jeg kan da godt se, at der jo altid er vanskeligheder ved at skulle acceptere noget, som andre foreslår; det er altid et problem. Men vel, hvis man stemmer dagsordensforslaget ned nu, så må vi jo vende tilbage med et nyt forslag i den nye folketingsssamling, og sådan må vi blive ved, hr. Søgaard, indtil vi

[Bilgrav-Nielsen.]

har fået foretaget alle de relevante undersøgelser, som er nødvendige, for indtil arbejdet er sat i gang, må vi hele tiden undersøge, om det nu er det rigtige, vi har besluttet os for.

Kurt Brauer (SF):

Om hr. Bilgrav-Nielsens eller forslagsstillernes dagsordensforslag synes jeg det skal siges, at om man var for eller imod fru Elsebeth Kock-Petersens dagsordensforslag forleden, om man var for eller imod eller undlod at stemme om ændringsforslaget til hr. Bilgrav-Nielsens forslag vedrørende en eventuel biltogsløsning, kombineret med hans forslag, om man var for eller imod eller ville undlade at stemme her ved tredjebehandlingen af hr. Bilgrav-Nielsens forslag, mener jeg bør være uden betydning for, hvorledes man stemmer om hr. Bilgrav-Nielsens dagsordensforslag. Det burde kunne samle hele tinget, også uanset hvordan man forholdt sig til de nys beskrevne situationer. For det står fast, og jeg mener, det er blevet understreget her ved debatten fra alle sider, at der er erkendte økonomiske og tekniske mangler ved den oplysningsgrad, som folketinget handler på grundlag af. Jeg mener, at det nærmest er en umulighed at stemme imod, efter at så mange ordførere har erkendt, at der er ting og sager ved dette, som de ikke mener sig i stand til at give klare besvarelser på over for befolkningen.

Måske ville det være praktisk med en lille pause i forhandlingerne her i salen, for at forskellige grupper kunne gå afsides og lade meningerne brydes en kort stund. Jeg synes, det ville være lidt for langt ude af niveau — uden at jeg skal tage skolemestertime på — med den ellers saglige trafikdebat, der føres her i tinget, hvis man uden videre skred til at vende tommelfingeren nedad over for hr. Bilgrav-Nielsens dagsordensforslag. I socialistisk folkepartis gruppe er vi trods vore varierede syn på fastforbindelsesproblematikken enige om, at dette dagsordensforslag bør og må man støtte i dag.

Lowzow (KF):

Til hr. Bilgrav-Nielsens dagsordensforslag skal jeg sige, at det jo er en kendt fremgangsmåde her i folketinget, når man ved, at man har tabt en sag, at man så prøver at få den udskudt til yderligere undersøgelse.

Det er en fremgangsmåde, der vel nok er perfektioneret af de radikale ved hr. Bilgrav-Nielsen i alle trafikspørgsmål, og vores stilling kan ikke ændres af denne fremgangsmåde. Vi vil stemme dette dagsordensforslag ned.

Til spørgsmålet om, hvorvidt der virkelig var noget mere at undersøge, kan man sige, at det kan undre i den debat, vi har haft i den senere tid, at den eneste forbindelse, hr. Bilgrav-Nielsen er gået virkelig ind for, er Helsingør-Helsingborgtunnelen, som han var med til at fremsætte et forslag om for at fremme, og det er i øjeblikket den tunnel, vi ved mindst om.

I spørgsmålet om økonomien kan vi være fuldt tilfredse med finansministerens udtalelse om, at man selvfølgelig ikke bygger en bro, hvis man ikke mener, der er økonomi i den på længere sigt. Jeg forstår sådan set ikke venstres spørgsmål, for et flertal i folketinget ville vel aldrig tilslutte sig, at man begyndte at bygge en bro, hvis ikke man mente, at den fornødne økonomi var til stede.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Jeg vil gerne sige til hr. Glensgård, at selvfølgelig har forslagsstillerne ikke skiftet standpunkt med hensyn til fru Elsebeth Kock-Petersens dagsordensforslag i onsdags.

Jeg vil også gerne sige til hr. Søgaard, at vi ikke bare er ude på at snakke og få tiden til at gå; tværtimod ønsker vi en fast Storebæltsforbindelse snarest muligt. Men der er kommet oplysninger frem, også i sidste time, gående ud på, at der er en betydelig usikkerhed omkring begge forslag, og vi finder efter det, som hr. Bilgrav-Nielsen sagde før, betimeligt, at disse usikkerhedsmomenter bliver klarere belyst. Det skylder vi alle, også her i dette ting.

Da usikkerheden hovedsagelig går på længdeventilationsanlægget, der jo ganske rigtig er et forholdsvis nyt system, men alligevel gennemprøvet i adskillige tunneler, og da det drejer sig, efter hvad vi har fået oplyst af ministeren i formiddags, om ca. 1/2 mia kr., og da jeg endvidere som svar på et spørgsmål har fået at vide, at der er foretaget nogle undersøgelser siden november sidste år, og har fået stillet i udsigt, at rapporterne om disse undersøgelser vil blive tilstillet mig snarest muligt, så vil jeg gerne støtte

[Svend Erik Sørensen.]

denne motiverede dagsorden. Jeg finder det ganske rimeligt, at vi ser disse rapporter, der jo altså kan omhandle en udgift på ca. ½ mia kr.

Fuglsang (DKP):

Vi vil selvfølgelig stadig stemme for selve lovforslaget, fordi vi føler, det er rigtigt, men vi kan ikke stemme for det dagsordensforslag, der er stillet, fordi vi ønsker arbejdet sat i gang så hurtigt som muligt.

Det hedder i dagsordensforslaget, at man ønsker etableringen af denne faste forbindelse over Store Bælt stillet i bero, men man må nok spørge sig hvor længe. Det siges, at man skal opnå en yderligere afklaring, en yderligere mindsning af den usikkerhed, der findes. Jeg vil ærligt sige, at jeg ikke tror, der pludselig kommer et eller andet epokegørende, som ganske klart vender bøtten til den ene eller den anden side, i hvert fald så klart, at de, der har taget standpunkt, vil ændre deres standpunkt.

Det er også mit indtryk, når jeg ser dem, som tilslutter sig dette dagsordensforslag. Det er jo ikke dem, der er venner hverken af den ene eller den anden løsning. Det er jo netop dem, som ønsker sagen stillet i bero så længe som muligt. Resultatet vil faktisk blive en ny kamp på citater mellem eksperter, hvor hver graver sin profet frem som den, der siger de evige sandheder, og det kan for mig at se kun skade selve hovedproblemet: at få denne faste forbindelses etablering sat i gang. Derfor kan vi altså ikke stemme for det dagsordensforslag, der er stillet.

(Kort bemærkning).

Holmberg (V):

Jeg kan meddele, at vi inden for venstre ikke kan stemme for den af hr. Bilgrav-Nielsen foreslåede dagsorden. Vi er tilfredse med den erklæring, som finansministeren har afgivet til hr. Christophersen, men nogle af venstres medlemmer vil måske undlade at stemme.

Hilmar Baunsgaard (RV):

Den af hr. Bilgrav-Nielsen foreslåede dagsorden nødvendiggør et par bemærkninger, som jeg fremsætter på vegne af forskel-

lige medlemmer af det radikale venstres gruppe.

Vi er for så vidt enige med hr. Bilgrav-Nielsen i det ønskelige i at få vurderet alle relevante forhold. Væsentligst er det imidlertid, at dette meget store projekt indgår i den samlede økonomiske planlægning. Efter at finansministeren har givet det meget klare svar til hr. Christophersen, at det vil indgå i drøftelserne af den samlede økonomiske planlægning, anser vi det ikke for rigtigt at vedtage dagsordensforslaget, og jeg skal derfor anbefale, at man stemmer imod den foreslåede dagsorden.

Søgaard (S):

Det var jo en ikke uinteressant oplysning. Må jeg i øvrigt sige til ordføreren for kristeligt folkeparti, som mener, at der er stor usikkerhed omkring begge projekter, at det jo ikke er korrekt. Der er altid usikkerhed om projekter, men det, usikkerheden samler sig om — det kommer jeg til at gentage — det er størrelsesordenen af den merudgift, der vil blive, hvis man udfører det projekt, som er foreslået.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Jeg skal kun gøre den bemærkning til hr. Glensgård, at der er jo det, at mit svar på spørgsmål 19 og 20 blev afgivet den 21. november. Forslaget om tunnelloøsningen er fremsat den 18. december, og på det tidspunkt, jeg gav mit svar, var vi ikke inde i yderligere overvejelser om en tunnelloøsning, for den var ikke aktuel. Det, der er sket siden den 18. december, har gjort, at vi har foretaget nyvurderinger, hvor det viser sig, at usikkerheden bliver større og større ved en tunnelloøsning i forhold til en broløsning.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Vil det sige, at svarene på de spørgsmål, der stilles til ministeriet for offentlige arbejder under almindelig del, skal man ikke tage sig af?

(Kort bemærkning).

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

Jeg skal bare for en ordens skyld sige, at jeg er helt tilfreds med, at overvejelserne

[Bilgrav-Nielsen.]

om Storebæltsforbindelsen også vil indgå i de økonomiske forhandlinger. Det anser jeg for en helt naturlig ting, men det er bare ikke nok. Det er ikke nok, at man overvejer før eller senere at sætte byggeriet af den forkerte forbindelse i gang.

Jeg vil godt stille et spørgsmål til sidst til finansministeren. Kan den omstændighed, at man, som ministeren sagde, vil forsøge at afpasse igangsætningstidspunktet med den samlede offentlige anlægsaktivitet, også indebære, at man udnytter ventetiden, indtil denne endelige indpassning har fundet sted, til at undersøge dele af eller måske hele den problemkreds, som er nævnt i dagsordensforslaget?

Elsabeth Koek-Petersen (V):

Jeg vil gerne give udtryk for det synspunkt, at hr. Bilgrav-Nielsens dagsordensforslag ikke dækker de synspunkter, jeg har gjort mig til talsmand for, idet hr. Bilgrav-Nielsens dagsordensforslag forudsætter, at der skal etableres en fast forbindelse. Hele udgangspunktet for min vurdering har været, om der overhovedet var behov for at etablere en fast forbindelse. Jeg har f. eks. boret en hel del i, hvorledes man netop kunne forbedre færgefarten.

På baggrund af dette og på baggrund af de udtalelser, der er kommet fra finansministeren, som jeg tillægger meget stor vægt, kan jeg ikke medvirke til vedtagelsen af dette dagsordensforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Formanden:

Jeg vil gerne nu gøre opmærksom på, at det af hensyn til optællingen er nødvendigt, at medlemmerne forbliver på deres pladser under afstemningen, og at de bageste rejser sig op, så højt de kan, for ellers vil det ikke være muligt for tællerne at tælle helt nøjagtigt, og det skal de.

Forslag om motiveret dagsorden af Bilgrav-Nielsen (se foran)
forkastedes med 113 stemmer mod 40; 9 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Jeg kan meddele, at formanden stemte imod dagsordensforslaget.

Lovforslaget

forkastedes med 126 stemmer mod 30; 6 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Jeg gør allerede nu opmærksom på, at der er 17 punkter på dagsordenen. Det første har varet en time. Medlemmerne må være forberedt på enten aftenarbejde eller arbejde i morgen.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om forstærkning af Ribe dige og anlæg af veje langs nogle diger.

(Lovforslag nr. 191. Fremsat 4/2 76. Første behandling 20/2 76. Betænkning 20/5 76. Anden behandling 26/5 76).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 162 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til postlov.

(Lovforslag nr. 196. Fremsat 4/2 76. Første behandling 11/3 76. Betænkning 20/5 76. Anden behandling 26/5 76).

Der var stillet følgende ændringsforslag:

Af ministeren for offentlige arbejder:

Til § 63.

I stk. 3 indsættes efter nr. 2 som nyt nummer:

„3. I § 32, stk. 5, nr. 3, ændres „45 øre“ til: „50 øre“.“

B e m æ r k n i n g e r.

I det af ministeren for offentlige arbejder i betænkningen fremsatte ændringsforslag var ved en fejltagelse ikke medtaget den