

36. møde.

Torsdag den 18. december kl. 10.

Formanden:

Fra medlem af folketinget *Kjeld Olesen*, der har haft orlov på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv, har jeg modtaget meddelelse om, at han fra og med den 20. december atter kan give møde i tinget. Stedfortræderens, *Hans Jørgen Jensens*, hverv som midlertidigt medlem af folketinget ophører fra nævnte dato at regne.

Medlemmer af folketinget *Risgaard Knudsen*, *Enggaard*, *Ove Jensen*, *Svend Haugaard*, *Schlüter*, *Gert Petersen*, *Chr. Christensen*, *Ib Nørlund*, *Tønnesen* og *Steen Folke* har meddelt mig, at de ønsker til udenrigsministeren at stille følgende:

Forespørgsel.

„Hvilke oplysninger kan udenrigsministeren give om den udenrigspolitiske situation?“

(Foresp. nr. VI).

Medlemmer af folketinget *Bilgrav-Nielsen*, *Gunner Baunsgaard*, *Chr. Christensen* og *Svend Erik Sørensen* har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en bro over Store Bælt.

(Lovf. nr. 133).

Medlemmer af folketinget *Elsebeth Kock-Petersen*, *Nyboe Andersen*, *Brixtofte*, *Guldberg*, *Holger Hansen* og *Bertel Haarder* har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero.

(Andre selvst. forsl. nr. LI).

Skriftlig fremsættelse af forslag.

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

Jeg skal herved tillade mig at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en bro over Store Bælt.

Siden loven af 13. juni 1973 om en fast forbindelse over Store Bælt blev vedtaget, har der været foretaget nye undersøgelser specielt med henblik på at nyvurdere det biltogsanlæg, som folketinget tidligere havde forkastet.

Efter forslagsstillernes opfattelse er der intet i undersøgelsesresultatet, som bør føre til, at folketinget skal omgøre sin beslutning om, at den faste forbindelse over Store Bælt skal være en kombineret motorvejs- og jernbaneforbindelse.

Vi er imidlertid af den opfattelse, at den kombinerede motorvejs- og jernbaneforbindelse bør udføres på en sådan måde, at trafikanterne og skibsfarten får den højest opnåelige trafiksikkerhed, hvorfor vi foreslår, at den faste forbindelse mellem Sjælland og Sprogø udføres som en motorvejs- og jernbanetunnel.

Fordele ved tunnelløsningen fremfor en løsning med højbro er beskrevet i bemærkningerne til lovforslaget.

Derfor skal jeg her blot anføre følgende:

I et svar på et af udvalget om offentlige arbejder stillet spørgsmål anfører ministeren for offentlige arbejder, at det sandsynligvis vil bekomme mange mennesker psykisk meget dårligt at skulle tilbagelægge en strækning på 4 km under vandet.

Forslagsstillerne kan ikke acceptere, at dette argument skal være afgørende ved valget mellem en højbro og en tunnel. For det første vil en del mennesker sikkert også være dårligt tilpas med at skulle tilbagelægge en 4 km lang strækning — specielt i stærk storm — på en højbro 75 m over vandet. For det andet vil den foreslåede tunnel på 4 km med en hastighed på 80 km i timen være passeret på 3 minutter.

Jeg skal endvidere gøre opmærksom på, at man i adskillige andre lande enten har bygget eller har planlagt at bygge tunneler af større længde end den her foreslåede. Tunnelen under St. Gotthard er 5,8 km. Den planlagte tunnel under den engelske kanal bliver 32 km. Mellem de japanske øer