

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 Gimsing, 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-