

## [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