

**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 billige-re.

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