

[Ministeren før offentlige arbejder.]
af ideen med at foretrække tunnel fremfor bro, så vidt jeg kan se, går tabt.

Jeg tror, at tunneltilhængerne i nogen grad har forset sig på tunnelens fordele for skibsfarten og i høj grad har skubbet hensynet til trafikanterne på den faste forbindelse i baggrunden.

Tunneltilhængerne har også argumenteret ud fra det synspunkt, at en tunnel også må foretrækkes af bilisterne fremfor en bro, fordi en bro var mere risikabel at passere i dårligt vejr end en tunnel. En rimelig sammenligning er vel imidlertid passage af en bro med passage af en almindelig vejstrækning. Dertil kan siges, at vejdirektoratet i forbindelse med udarbejdelse af projekter til nye ombygninger af større broer har undersøgt ulykkesforholdene på de eksisterende større danske broer og ikke ved disse undersøgelser har fundet støtte for antagelser om, at vejstrækninger på broer er farligere end strækninger på land. På den ny Lillebæltsbro er der for tiden 1. januar 1974 til 1. marts 1976 sket ét uheld med personskade og ét uheld med materiel skade . . .

Formanden:

Mere ro i salen, især i sidegangen til højre.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthæasen*):

På 10 km fynsk motorvej nærmest broen er der i samme tidsrum sket 7 uheld med personskade.

Må jeg også af disse grunde sige, at jeg ikke mener, lovforslaget bør fremmes, men at 1973-loven bør opretholdes uændret. Jeg mener ikke, det vil være rigtigt at foretage en udlicitation af begge løsninger; jeg tror, at vi nu skal have en endelig beslutning.

Angående biltogsløsningen skal jeg kun sige, at denne løsning blev forkastet af folketinget i 1973. 3 regeringer i træk har fastholdt anlæg af en kombineret forbindelse; min opfattelse er, at de grunde, som ledsagede forslaget til 1973-loven på dette punkt, fortsat er gyldige.

Glensgård (FP):

Da nu også ministeren begynder at bakke sin ordfører og formanden for folketingets trafikudvalg op med at henvise til, at man måske nok må forvente en merudgift på

godt og vel $\frac{1}{2}$ mia kr., såfremt man vedtager en sådan kombineret tunnelloøsning, skal jeg for det første anmode om, at vi får lovforslaget sendt til fornyet udvalgsbehandling, således at ministeren kan give en nøjere redegørelse for de ting, han her har nævnt, idet ministeren jo på et spørgsmål fra udvalget, spørgsmål 20, tidligere har svaret, at der ikke kunne gives nogen vurdering, som ville vise en klar forskel med hensyn til de to alternativer, vi diskuterer. Jeg forstår, ministeren er kommet i besiddelse af nye oplysninger, som udvalget ikke er blevet gjort bekendt med, og jeg skal derfor som sagt anmode om, at vi genoptager forhandlingerne om dette forslag i trafikudvalget.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil kun gøre den korte bemærkning, at jeg er lidt skuffet over, at ministeren ikke er åben over for det synspunkt, at man måske kunne udlicitere begge forslag. Ministeren har jo selv i dag gjort mange betragtninger om usikkerheden, og jeg synes, det må være i en fælles interesse, at man søgte at få denne usikkerhed ryddet ud af verden.

Jeg vil kun gøre den korte bemærkning til spørgsmålet om længdeventilationsanlægget, at det også har noget at gøre med, om der er bybebyggelse på det sted, hvor man har ventilationsanlæggets udmunding, og det er der jo tale om i forbindelse med Elbtunnelen. Jeg synes, der er flere elementer her, som man burde undersøge til bunds, men jeg forstår, ministeren er afvisende. Jeg tror, jeg kan spå ministeren, at vi senere vender tilbage til dette spørgsmål, også selv om vort forslag skulle blive stemt ned.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 1
forkastedes med 123 stemmer mod 31; 8 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 2 betragtedes som bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 1.

Lovforslagets tekst
vedtoges uden afstemning.