

[Freddy Madsen]

opsamle i hvert fald betydelige dele fra andre områder af Sjælland og Fyn.

Endelig er vi meget skeptiske over for forslaget, som uden at indebære væsentlige besparelser eller forbedringer kan forsinke anlægget af broen. Vi har nu som før den opfattelse, at vi hurtigst muligt skal i gang med broen, ikke mindst af beskæftigelsesmæssige årsager.

Niels Helveg Petersen (RV):

Det store spørgsmål om Storebæltsbroens indpasning i de samlede offentlige investeringer i den kommende periode er jo endnu uafklaret og vil næppe blive fuldt afklaret før om et par måneder, men vi finder det nyttigt, at også spørgsmålet om broens udformning i 4 eller 6 spor allerede på dette tidspunkt inddrages, og finder, at emnet er velegnet til dybtgående drøftelser i udvalget.

Ib Christensen (DR):

Som i de fleste andre partier er der også i retsforbundet delte meninger med hensyn til, om den faste forbindelse over Store Bælt skal være en bro eller en tunnel. Forslaget er efter mit umiddelbare skøn hverken fugl eller fisk. Det kan være meget kortsynet at satse på 4 spor. Der findes ingen dokumentation i forslaget eller bemærkningerne af rimeligheden deraf ud fra hensyn til trafikprognoserne, og besparelserne er heller ikke nævnt, men det drejer sig altså også som tidligere nævnt i realiteten om et meget lille beløb på den samlede investeringsramme.

Vi kan på den baggrund ikke på nuværende tidspunkt tage stilling til dette forslag, men folketinget kommer i øvrigt – og det er nok så væsentligt – snart til at tage stilling til prioriteringen af de store investeringer.

Lowzow (KF):

Det fremsatte lovforslag går jo ud på en ændring af den lov af 13. juni 1973 om bygning af en bro over Store Bælt, som administrationen og brostyrelsen arbejder under, og som vil binde os, hvis ikke vi ændrer den.

I denne lov er der nemlig meget bastant skrevet, at broen skal udføres i 6 baner plus nødspor, og derfor kan planlæggerne og broadministrationen kun arbejde ud fra dette tal, både ved en licitation og ved forberedelser og beregninger.

Alle her er bekendt med, at vi sidste år vedtog at udbygge vort motorvejsnet, det såkaldte lille h, i 4 spor over hele Danmark. Denne beslutning ændrede i vejplanerne, idet man tidligere forberedte alle vore motorveje til en senere udvidelse til 6 baner. Det er man nu ophørt med, fordi man regner med, at en sådan eventuel udvidelse ligger så langt ude i fremtiden, at der ikke kan tages hensyn til den. Derfor må det være ganske naturligt, at planlægningsarbejdet med Storebæltsbroen også ændres til planlægning af en 4-sporet vejbane.

Ydermere har vi fra styrelsen for statsbroen fået et notat, og det kan, må jeg sige, undre mig, at retsforbundets ordfører siger, at der ikke er oplysninger nok om sagen. Der foreligger i bilagsmaterialet til udvalget, som alle kan få, selv om man ikke er repræsenteret i udvalget, en detaljeret redegørelse for disse spørgsmål, og jeg mente ikke, det var nødvendigt i et forslag om en ændring at gentage alt det stof, som i forvejen er tilgængeligt om et så stort investeringsområde. Men det ligger altså for, og jeg skal gerne en anden gang aftrykke det kendte bilagsmateriale. Men det er sagt fra Storebæltsstyrelsen, at selv med den højeste prognose for udviklingen i brotrafikken, nemlig 56.000 om året – man opererer i øjeblikket med en lav stigning på 40.000 og en høj på 56.000 – vil der frem til år 2000 være tilstrækkelig kapacitet med en 4-sporet udførelse. Og så følger man til, at efter år 2000 regner man ikke med en øget biltæthed, og man regner jo generelt heller ikke med en øget befolkningsudvikling, så det vil sige, at de største prognoser, vi arbejder med i øjeblikket, siger, at der ikke bliver brug for 6 vejbaner i det, vi må kalde en overskuelig fremtid. Hvorfor skal vi så planlægge med disse 6? Hvorfor ikke nøjes med de 4?

De sidste nye tal fra ministeren vedrørende anlægsudgifterne for Storebæltsbroen viser nu, at broen kan bygges i sin billigste udførelse for 4,8 mia kr., hvis man holder sig til de 4 vejbaner. Det er, alt efter hvilken broløsning man vælger, en besparelse ved at gå fra de 6 til de 4 vejbaner på mellem 290 mill. og 200 mill. kr. Det er, som det er sagt af mange, måske ikke det helt store beløb i forhold til hele udgiften, men alligevel er mellem 200 og 300 mill. kr. da et temmelig stort beløb at smide ud ad vinduet. Hvad vi ellers