

[Svend Erik Sørensen.]

forstår man få det til at gibbe i nogen, men det drejer sig også om et indgreb i hele vores samfundsstruktur. Det er derfor uhyre vigtigt, at vi vælger rigtigt.

Mit parti har den opfattelse, at den eneste acceptable form for en fast forbindelse over Store Bælt er en kombineret motorvejs- og jernbaneforbindelse. Derfor går vi primært ind for denne løsning. Selv om vi er yderst positivt indstillet over for den kollektive trafik, kan vi ikke gå med til en biltogstunnel, der fortsat vil gøre DSB til transportchef på Store Bælt, og vi må derfor klart afvise mindretallets ændringsforslag, selv om der ligger øjeblikkelige økonomiske besparelser i det.

Kristeligt folkeparti går ind for at kombinere lavbroen over Vesterrenden med en kombineret motorvejs- og jernbanetunnel under Østerrenden. Med hensyn til vores vurdering af anlægsudgifterne vil jeg henviser til, hvad ordføreren for forslagsstillerne, hr. Bilgrav-Nielsen, allerede har sagt.

Når vi er medforslagsstillere til dette lovforslag, skyldes det primært hensynet til såvel trafikanterne som til skibsfarten i den stærkt trafikerede Østerrende. Det er meget godt, at Berlingske Tidende i dag i en lederartikel skriver, at man er overbevist om, at trafikanterne vil foretrække en passage med udsigt til åben himmel og med sikkerhed for rigelig frisk luft. Hvad det sidste angår, vil de moderne systemer med længdeventilation næppe byde på nogen problemer med hensyn til frisk luft i en 4 km lang tunnel, der passerer på 3 minutter. Hvad angår udsigten til den åbne himmel, er vi nogle, der fra passage af den nye Lillebæltsbro ved, at der ikke er megen tid til at nyde den blå himmel og udsigten i tæt trafik, særlig ikke hvis vejbanen er fugtig, eventuelt glat, og det stormer. På Store Bælt vil problemerne på en højbro være betydeligt større. Vi tvivler på, at en vindafskærmning vil være tilstrækkelig, og vi er meget skeptiske med hensyn til brugen af salt i glat føre, hvortil kommer saltets uheldige indvirkning på brokonstruktionen. En vis forurening af Bæltet må også nævnes i denne sammenhæng, og eventuel elektrisk opvarmning af kørebanen er der ikke, så vidt vi har fået oplyst, taget højde for i driftsomkostningerne for højbroen.

Ved anlæg af en kombineret motorvejs-

og jernbanetunnel under Østerrenden vil man stort set være ude over disse problemer. Man vil i 4 km's længde hele året rundt have en tør og sikker vejbane, og der vil heller ingen problemer være med jernbanesporene på grund af vejrliget. Driftsudgifterne vil som følge af det højere belysningsniveau og ventilationsanlægget nok være større, men vedligeholdelsesudgifterne vil til gengæld være betydeligt mindre. Nogen helt nøjagtig beregning af disse udgifter har vi jo ikke.

Afgørende for os er som nævnt også risikoen for påsejling af stadig større skibe, dvs. skibe på langt over 100.000 t dødvægt. Ingen kan på forhånd sige noget sikkert om denne risiko, men ingen vil heller udelukke, at der kan blive tale om lukning af broen i kortere eller længere tid, mens undersøgelser og eventuelle reparationer foregår efter en påsejling. I denne forbindelse må der også peges på forureningsfaren, hvis det f. eks. drejer sig om en olietanker. Broen holder måske nok til en påsejling, men skibet næppe, og strømsvigt med deraf følgende manøvreudygtighed kan selv moderne skibe komme ud for. Vi vil altså ikke udelukke denne risiko for påsejling med alle de komplikationer, det vil medføre, og vi finder det ret så vigtigt, at det fremføres til fordel for det forslag, vi er gået ind for her.

Hvad angår de tekniske problemer i forbindelse med tunnelbyggeriet, må jeg endnu en gang understrege, at det firma, der har udarbejdet overslaget, har erfaringer fra i hvert fald 10 andre tunneler udført i en række lande. I øvrigt vil kun ca. 13 pct. af arbejdet ved tunnelbyggeri blive udført på søen; en stor del af arbejdet kan udføres på land i forskellige firmaer spredt rundt om i Danmark.

Jeg vil opfordre tinget til at træffe en fornuftig afgørelse i denne sag. Jeg vil også opfordre tinget til at træffe en afgørelse, der giver sikkerheden for såvel trafikanterne som for skibsfarten førsteprioritet, altså til fordel for den kombinerede bro og tunnel, som det radikale venstre og kristeligt folkeparti har fremsat forslag om.

Fuglsang (DKP):

Kommunisterne vil støtte det af hr. Bilgrav-Nielsen m. fl. fremsatte lovforslag. Vi