

[Guldberg.]

skal have æren for ikke at komme til udførelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Om en tunnel for vejtrafik konkluderer Storebæltskommissionen i sin endelige betænkning fra 1960 s. 52:

„Tilvejebringelse af et tunnelanlæg for vejtrafik i linie A med samme kapacitet som forudsat for broanlægget må på forhånd synes udelukket, dels på grund af de betydelige anlægsudgifter . . . , dels på grund af de meget store udgifter til driften af ventilationsanlæg.“

Helt så kategorisk var den næste betænkning ikke, men af økonomiske grunde måtte man i 1968 dog give broen en klar prioritet. Først med rapporten fra november 1972 fra teknisk udvalg når overslagssummerne for bro-, respektive tunnelloøsningen en sådan nærhed, at der kan siges at være en reel valgmulighed. Denne ændring skyldes, at man nu er nået frem til muligheden for tunnel af kun 4 km's længde, og at man som følge heraf mente at kunne basere sig på et længdeventilationsanlæg.

Den daværende socialdemokratiske regering, som fremsatte forslaget til loven af 1973, og det daværende folketing valgte uden yderligere overvejelse og undersøgelse en højbro over Østerrenden. Muligheden for en tunnel for vejtrafik blev reelt ikke diskuteret i forbindelse med 1973-loven. Valget af bro fremfor tunnel skete ud fra 3 grundbetragtninger, for det første at broen fremdeles måtte antages at være den billigste løsning, for det andet — og det indgår ikke i debatten i dag, men det gjorde det altså dengang — at et betydeligt antal trafikanter måtte formodes at føle udtalt ubehag ved at skulle passere en så lang tunnel, og for det tredje, at en højbro over Østerrenden ville kunne udformes på en for skibstrafikken fuldt tilfredsstillende måde.

Da venstregeringen i begyndelsen af 1974 iværksatte nye undersøgelser i forbindelse med Storebæltsforbindelsen, var baggrunden som bekendt energikrisen og dens mulige følger. Det var det, der gjorde det naturligt at kontrollere trafik- og økonomiberegningerne igen og se på, om ikke det, der var sket, kunne forrykke forholdet mel-

lem den kombinerede forbindelse og den biltofsforbindelse, som i 1973 var det nærmeste alternativ hertil.

Den rapport, som styrelsen for statsbroen Store Bælt afgav i august 1975, indeholder imidlertid også væsentlige oplysninger om problemet skibsdød mod bropiller. Resultatet af disse undersøgelser er, at det er teknisk muligt og økonomisk overkommeligt at sikre broen på rimelig måde mod indtræden af katastrofale situationer for trafikken i tilfælde af, at et skib løber mod en bropille.

Med andre ord, der foreligger i 1976 ikke noget, der i højere grad end i 1973 kan motivere valg af en tunnel fremfor en bro, tværtimod.

Et springende punkt i hele argumentationen for tunnelloøsningen er, om man virkelig tør basere en godt 4 km lang tunnelstrækning på den ret begrænsede ventilation, den såkaldte længdeventilation, som Jespersenudvalget forudsatte, og som Christiani & Nielsen tror på, eller om man må have en mere omfattende og traditionel ventilation med ventilationstårne på tunnelstrækningen. Den beslutning må træffes nu og er endelig. Man kan altså ikke, såfremt man siden hen måtte komme til en anden erkendelse, efter at man har bygget en tunnel baseret på længdeventilation, gribe ind og føje ventilationstårne til.

Jeg mener ikke, det på basis af den viden, vi har i dag om disse forhold, vil være forsvarligt at træffe beslutning om bygning af en tunnel alene baseret på længdeventilation.

Jeg må her tilføje, at der heller ikke noget sted i verden er bygget eller, så vidt jeg ved, er under bygning tunneler af blot tilnærmelsesvis den længde, der her er tale om, baseret på længdeventilation. Jeg kan nævne, at den store Elbtunnel ved Hamburg, som blev færdig for et par år siden, ikke bygger på dette princip, til trods for at det var kendt, da man traf beslutningen om anlæggets udformning. Såfremt man vil basere sig på en mere omfattende ventilation med tårne, bliver anlægsomkostningerne derfor væsentligt højere for en tunnelloøsning end for en broløsning; en merpris på ca. 1/2 mia kr. er vist det mest sobre overslag på dette forslag.

Hertil kommer, at der jo samtidig kommer faste genstande i Østerrenden som mulig hindring for skibsfarten, hvorved noget