

et vægtigt argument ved en eventuel beslutning om Svanegrundsrueten.

Ad 3

Det har især på det seneste i debatten af borgmestre i de områder, der kan regne med dårligere trafikale forhold mellem landsdelene ved en fast forbindelse, været fremført forskellige løsninger for at forbedre de trafikale forhold.

Nogle af disse kunne være muligheden for tog på ruten København–Hundested–Grenå–Randers–Nordjylland på baggrund af indsættelsen af de 2 nye færger på ruten Kalundborg–Århus samt forbedring af de tidsmæssige faktorer på Århus–København ved etablering af dobbeltspor nogle steder på strækningen Holbæk–Kalundborg.

En undersøgelse af behovet for genopretning af færgefart mellem Ålborg og København har bl.a. været fremført af Arne Bjerregaard (KrF), og da der før i tiden var stor tilfredshed med denne rute hos mange, vil en behovsundersøgelse være på sin plads.

Ad 4

Det har vist sig, at der er stor usikkerhed forbundet med en fast forbindelse og vandgennemstrømningen af saltvand til Østersøen fra Kattegat og Atlanterhavet.

Der er i forvejen områder ved Fyn, hvor iltindholdet er meget lavt, hvilket betyder fiske- og plantedød. Derfor må der lægges afgørende vægt på, hvilken løsning der vil blive vedtaget af folketinget, hvis der er flertal for en fast forbindelse over Store Bælt.

Da samtlige løsninger går ud på lavbro/dæmning fra Sprogø til Fyn, er dette alvorligt for Østersøen som et fiske- og saltvand i fremtiden.

Dette problem har da også været rejst af fiskerne på Bornholm, der frygter for deres arbejdspladser. Endvidere har Mogens Camre og Svend Andersen, folketingsmedlemmer for socialdemokratiet, udtalt, at Storebæltprojektet bør tages op til nyvurdering, bl.a. med en boret tunnel under Store Bælt.

En boret tunnel under Store Bælt er ikke blandt de løsninger, der er undersøgt, og meget tyder på, at skal økologiske katastrofer i Østersøen undgås, bør en boret tunnel gå under hele Store Bælt. Dette er ikke undersøgt, hverken teknisk eller prismæssigt.

Ad 5

For ikke senere at blive anklaget ved internationale domstole eller senere at blive beskyldt for at være skyldige i økologiske katastrofer i Østersøen bør de lande, der grænser op til Østersøen, være med i de undersøgelser, der skal foregå, inden bestemmelsen om en eventuel fast forbindelse tages.

Ad 6

I en samlet vurdering af investeringerne bør ministeren for offentlige arbejders udtalelser til mange sider med i beregningerne. Her tænkes på ministerens udtalelse til Jyllands-Posten om, at det jyske motorvejsnet vil være færdigt samtidig med en eventuel fast forbindelse.

Ifølge ministeren for offentlige arbejders svar på spørgsmål nr. S 793 af folketingsmedlem Tommy Dinesen (SF) er prisen:

»I de aktuelle planer, der i øjeblikket foreligger for strækningen Århus–Ålborg, forudsættes en 2-sporet motortrafikvej forberedt til 4-sporet motorvej mellem Handest syd for Hobro og Årestrup syd for Ålborg til færdiggørelse i 1991. Anlægsoverslaget for denne strækning andrager ca. 225 mill. kr.

Hvis de øvrige manglende strækninger mellem Århus og Ålborg udføres tilsvarende, vil den samlede restudgift andrage omkring 1.000 mill. kr. (heri inklusive Vejle–Horsens-motorvejen).«

Desuden bør omkostningerne til en fast forbindelse over Øresund medtages i vurderingerne, da ministeren flere gange både i og uden for folketinget har sagt, at en fast forbindelse over Øresund vil stå færdig umiddelbart efter en eventuel fast forbindelse over Store Bælt.

Ministeren har endvidere i et svar til folketingsmedlem Agnete Laustsen (KF) (spørgsmål nr. S 888) sagt:

»I februar 1984 blev det aftalt med den svenske trafikminister, at vi skulle træffe de nødvendige forberedelser til, at der, såfremt folketinget træffer beslutning om anlæg af en fast Storebæltforbindelse, meget hurtigt herefter kan optages dansk-svenske regeringsforhandlinger om faste forbindelser over Øresund.

Der blev derfor nedsat et dansk og et svensk embedsmandsudvalg med den opgave i sommeren 1985 at udarbejde forslag dels til regeringsoverenskomst om en fast forbindelse mellem København og Malmø, dels til regeringsoverenskomst om en jernbanetunnel mellem Helsingør og Helsingborg.

Som grundlag for forslagene til disse regeringsaftaler skal de to udvalg i samarbejde foretage en