

[Arne Bjerregaard]

ge, at det er økonomisk letsindighed, så det basker. På denne baggrund må jeg i den nuværende situation ud fra en økonomisk helhedsbetragtning totalt afvise at medvirke til en sådan forbindelse.

#### Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Jeg vil gerne sige tak til ordførerne fra forligspartierne og rette en delvis tak til VS' ordfører samtidig.

Få anlæg, som dette høje Ting har skullet træffe beslutning om, har haft så lang og så grundig en forberedelse som Storebæltforbindelsen. Desto større tilfredsstillelse er det da, at vi er nået frem til den definitive beslutning om bygning af en fast forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark over Storebælt. Det er regeringens opfattelse, at dette anlæg vil være af afgørende betydning for vort lands udvikling, og det er derfor særdeles værdifuldt, at der her i Folketinget er den brede tilslutning til det forelagte lovforslag, som den politiske aftale fra i sommer har lagt grundlaget for.

Jeg finder ikke anledning til at kommentere lovforslagets enkeltheder. De afgørende ting har været kendt meget længe. Resten af lovtæksten er mere af praktisk karakter og f.eks. nødvendig for at klarlægge det regnskabsmæssige forhold mellem jernbaneforbindelsen og motorvejsforbindelsen.

Om hovedlinjen i anlægget vil jeg dog understrege, at der ikke ved lovforslaget er taget stilling til, om motorvejsforbindelsen skal krydse Storebælt Østerrenden på en højbro eller i en sænket tunnel. Det er i lovforslaget angivet, at anlægskostningerne andrager 12,9 mia. kr., og der er medtaget et investeringsbeløb. Jeg gør opmærksom på, at disse talmæssige oplysninger har relation til en vejforbindelse på en højbro over Østerrenden og baseres på en tidsmæssig forskydning mellem første og anden etape på 3 år, men det er naturligvis ikke meningen hermed at tage stilling til disse spørgsmål. Den givne opstilling er baseret på ét alternativ, og der er som sagt flere muligheder.

Hvad angår broen over Vesterrenden, skal denne bære både jernbaneforbindelsen og motorvejsforbindelsen, og som led i anlæggets første etape skal den forberedes for mo-

torvejsforbindelsen. Det betyder omvendt, at broen ikke bygges færdig i første etape.

Folketingets positive modtagelse af Storebæltstredegørelsen i 1985 betød, at vi i ministeriet fortsatte med forskellige undersøgelser af projektet. Væsentlige dele af indsatsen i 1985 blev rettet mod at finde tekniske udformninger af anlægget, der kunne sikre en sådan vandgennemstrømning i Storebælt, at saltholdigheden i torskens vigtige gydeområde ved Bornholm ikke blev ændret.

I 1986 har vi gennemført en række analyser og undersøgelser af jordbundsforholdene i Storebælt. Det er først og fremmest gjort for at forbedre grundlaget for en vurdering af den borede tunnels konkurrencedygtighed.

Indgåelsen af den politiske aftale om Storebælt har givet anledning til en yderligere målretning af undersøgelserne, således at vi til det nye Storebæltsselskab kan overdrage bearbejdede skitseprojekter, der belyser de væsentligste valgmuligheder for projektets hovedelementer.

Det kan være på sin plads at minde om bestemmelsen i lovforslagets § 13. Efter den vil Storebæltsselskabet blive pålagt at opretholde en bilfærgeforbindelse på Kattegat og Spodsbjerg-Tårs-ruten, hvis ikke private eller DSB kan opretholde ruten på et driftsøkonomisk grundlag. Det har ofte været fremført som en indvending imod en Storebæltforbindelse, at der efter en sådant bygning ikke ville kunne opretholdes andre forbindelser mellem øst og vest. Denne betænkelighed er hermed ryddet bort ved det foreliggende lovforslag.

Den trafikudvikling, som Storebæltforbindelsen vil åbne for, vil omvendt klart underbygge en motorvej eller motortrafikvej til Vestjylland.

Som sagt er det regeringens opfattelse, at en fast forbindelse over Storebælt er et helt afgørende led i landets videre udvikling. Til underbygning af den opfattelse tror jeg at det er nyttigt at gøre et tankeeksperiment. Lad os sige, at vi ikke bygger en fast forbindelse over Storebælt nu. Hvordan vil udviklingen da forme sig? Vi ved, at Sverige ønsker en forbindelse over Øresund nu, og at der arbejdes for en fast forbindelse over Østersøen. Vel har den danske regering i en årrække fastholdt det standpunkt, at vi ikke vil acceptere faste forbindelser til andre lande, før vi har den faste forbindelse over Storebælt,