

[Trafikministeren]

matikker. Vi er som sagt ikke et sogneråd, det har hr. Dohrmann jo nu bekræftet fuldt ud, og det takker jeg ham selvfølgelig for. Har debatten ikke ført til andet, så har den i hvert fald ført til, at vi for fremtiden kan forvente en ny og lidt anden stil fra hr. Dohrmann. Det glæder vi os nok over alle sammen.

Så skal jeg sige til fru Sonja Mikkelsen, at det, der er det afgørende, er, at for så vidt angår spørgsmålet om øst eller vest om Brabrand Sø ændrer man lokalt sin holdning og sin opfattelse og siger: Vi vil gerne have en vejføring vest om Brabrand Sø. Sådan er det altså. Så sker der naturligvis en udvikling, og det giver anledning til, at vi naturligvis ikke vender ryggen til, at vi forhandler med Århus Amt.

Jeg forstår, at fru Sonja Mikkelsen måske nok har særlige interesser, men vi har altså valgt igen at prøve at finde frem til en forhandlingsløsning med de lokale myndigheder, og det er naturligvis også i lyset af, at der har været en udvikling siden 1977.

Jeg bliver nødt til at sige, at en aftale, der er indgået, altså er gyldig, indtil begge parter er enige om, at vi skal ændre på den.

Jeg er sikker på, at i løbet af ganske kort tid – jeg skal ikke binde mig fast på hverken dato eller klokkeslæt – vil det udvalgsarbejde være færdigt, som arbejdsgruppen laver, og så vil vi nå frem til et resultat, vi alle sammen kan acceptere.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg foreslår, at lovforlaget henvises til Udvalget om Offentlige Arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 47:

Forslag til folketingsbeslutning om en boret tunnel under hele Storebælt.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 25/11 87).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Trafikministeren (Nør Christensen):**

Efter mange og lange og grundige undersøgelser af teknisk, økonomisk, trafikal og miljømæssig art blev loven om anlæg af en fast forbindelse over Storebælt gennemført for mindre end otte måneder siden og endda med et godt og solidt og grundigt flertal i dette høje Ting.

På denne baggrund er det næppe for stærkt at sige, at de medlemmer, som har fremsat det foreliggende forslag til folketingsbeslutning, ikke forventer, at det bliver gennemført. Men der er jo tilfælde, hvor optimismen ingen grænser har, og måske er det her et tilfælde af denne karakter.

Det er bemærkelsesværdigt, at forslagsstillerne nu er indstillet på, at der skal udføres en fast forbindelse for både jernbane og vej over Storebælt, og det vil jeg da naturligvis under alle omstændigheder notere med den allerstørste tilfredshed, blandet med lidt overraskelse.

Tanken om at udføre den faste forbindelse som en boret tunnel hele vejen fra Sjælland til Fyn er selvfølgelig ikke ny. Som man vil erindre, fremkom der kort før årsskiftet 1985-86 et norsk forslag til borede vej- og banetunneler på hele strækningen. En sagkyndig vurdering gik ud på, at forslaget ikke var økonomisk konkurrencedygtigt. Det gjaldt, selv om man ikke tog hensyn til den betydelige usikkerhed i omkostningsskønnet, som hidrørte fra manglende kendskab til jordbundsforholdene.

Er der siden anlægslovens vedtagelse sket noget, der kan føre til, at der i dag er større anledning til at vælge den tekniske løsning, som forslaget går ind for? Svaret må være et meget, meget klart nej, tilføjet et: tværtimod.

Navnlig de senest indvundne erfaringer med ventilationsproblemet i tunneler taler afgørende imod. Opfattelsen hos sagkyndige er i dag, at en total tværgående ventilationsmetode vil være nødvendig for en så lang vej-tunnel, som der her er tale om, og en ventilation på langs af tunnelen er ikke acceptabel i dag af hensyn til luftens kvalitet og af hensyn til sikkerhedsgrunde. Jeg må tro, at også forslagsstillerne tillæg-