

[Trafikministeren]

ger disse forhold en temmelig stor betydning og afgørende vægt.

Heraf følger, at det er nødvendigt at anlægge to separate ventilationstunneler for vejforbindelsen. Derved kommer vi op på noget nær 150 km tunnellængde, fordi et tunnelrørs længde vil være ca. 24 km. Der skal nemlig anlægges to vejstunneler med en diameter på 12 m, to jernbanetunneler med en diameter på 7 m og to ventilationstunneler med omtrent samme diameter.

Enhver burde kunne se, at det vil blive en anlægsgenopgave af helt, helt usædvanlig karakter. Sagkyndige har skønnet, at der skulle anskaffes tyve tunnelboringsmaskiner, hvis en nogenlunde realistisk tidsramme skal følges.

Jeg anser en løsning med borede tunneler for den ønskede forbindelse for teknisk, anlægsøkonomisk og driftsøkonomisk urealistisk. Vejstunneler af den længde og i den dybde, der er tale om, kendes ikke. At indlade sig på et sådant anlæg, som forslaget går ind for, vil være forbundet med så store risici af teknisk, økonomisk og funktionsmæssig art, at det efter min opfattelse ganske enkelt ikke vil være en forsvarelig beslutning.

Min konklusion er – ikke særlig overraskende – at jeg klart må anbefale, at man stemmer imod dette forslag.

Nogle punkter i bemærkningerne til forslaget vil jeg gerne benytte lejligheden til at kommentere.

Spørgsmålet om den fri gennemsejlingshøjde under broen over Vesterenden nævnes. Jeg kan sige, at jeg har modtaget en indstilling fra A/S Storebæltsforbindelsen om at forøge højden fra de hidtil påregnede 14 m til 22 m. Jeg er indstillet på at følge denne indstilling, og herom har jeg også orienteret Folketingets Udvalg om Offentlige Arbejder.

Lad mig tilføje, at dette ikke er af hensyn til sikkerheden i trafikområdet i Storebælts Østrende, men af servicemæssige grunde, hvis jeg må udtrykke mig på den måde.

I bemærkningerne siges det også, at det vedtagne anlæg indebærer, at der skal opgraves 27,5 mio. m³ materiale fra havbunden for at sikre uhindret vandgennemstrømning. Det er rigtigt, at det tal har været fremme. Der er naturligvis arbejdet videre for at optimere det samlede projekt, og det skønnes i dag, at mængden vil udgøre mellem 12 og 18 mio. m³. Forslags-

stillerne nævner imidlertid ikke, at projektet med borede tunneler vil medføre overskudsmateriale på skønsmæssigt 10 mio. m³, som ikke kan genanvendes i dette anlæg.

Må jeg til sidst sige, at anlægslovens § 5 bestemmer, at der af hensyn til vandmiljøet i Østersøen skal sikres en uændret vandgennemstrømning i Storebælt. Dette vilkår kan og vil blive opfyldt.

Søgaard (S):

Må jeg med det beslutningsforslag, som ligger på bordet, sige til SF, som jo ellers har været en svoren modstander af en fast forbindelse over Storebælt, at jeg er glad for og hilser SF velkommen i rækkerne af fast-Storebæltsforbindelse-tilhængere. Det er dog et fremskridt, vi kan konstatere, og det er jeg meget glad for. Jeg synes, det er prisværdigt, og jeg byder altså hjertelig velkommen i rækkerne af forbindelsestilhængere på dette område.

Men desværre må vi erkende, at omvendelsen sker lidt sent, eftersom vi, som også ministeren nævnte, for ca. ¼ år siden jo vedtog loven om en fast forbindelse over Storebælt både som en politisk aftale – som SF jo kunne have været med i, hvis man havde villet på det tidspunkt – og senere som en lov, der er på vej til nu at blive realiseret.

Jeg kan derfor sige, at vi står ved den aftale, som Socialdemokratiet indgik med regeringen, og kan ikke medvirke til det beslutningsforslag, som her er fremsat af SF.

Som vi allerede var opmærksom på i forbindelse med behandlingen af lovforslaget, var ikke mindst det, som nu er kommet stærkere frem igen, miljøet, en meget afgørende faktor, som vi har sagt at vi vil følge med meget stor opmærksomhed, og som sammen med valg af forbindelse, af linjeføring, var blandt de elementer, vi har bedt og anmodet ministeren om at få fæstnet på papiret at ministeren skal orientere Trafikudvalget om, efterhånden som vi når frem til at træffe de afgørende beslutninger.

Vi sagde også ved behandlingen af forslaget, at der uanset vedtagelsen var og fortsat ville være en lang række problemer, som den praktiske udformning skulle vise hvordan man kunne løse, og om de kunne løses.

Derfor er Socialdemokratiet også indstillet på, at de senest rejste spørgsmål omkring miljøet i forbindelse med først og fremmest lavbroen