

Svend Erik Sørensen (KrF):

Vi må have en fast Storebæltsforbindelse nu. Det foreliggende lovforslag, som det radikale venstre og kristeligt folkeparti har fremsat i håb om en positiv modtagelse her i dette høje ting, sigter som anført i bemærkningerne alene på en ændring af lov nr. 414 af 13. juni 1973, hvad angår strækningen mellem Sjælland og Sprogø, den såkaldte Østerrende, idet vi her i stedet for højbroen foreslår tunnelloøsningen med en 6-sporet motorvej og en 2-sporet jernbaneforbindelse.

Det fremgår af de oplysninger, vi hidtil har modtaget fra ministeriet for offentlige arbejder, at anlægsudgifterne, om man vælger den ene eller den anden løsning, stort set vil være de samme: i 1975-kroner ca. 5 mia kr. Heller ikke driftsudgifterne vil der være væsentlige forskelle på; vi mener dog ikke, at man ved beregningen af driftsudgifterne ved en højbro har taget tilstrækkeligt hensyn til de udgifter, der vil være forbundet med at holde vejbanen isfri. Vi går ud fra, at man for at undgå forurening af Bæltet og ødelæggelse af brokonstruktionen ikke vil anvende salt, men elektrisk opvarmning. Udgiften hertil må formodes at være ganske betydelig. I tunnelen vil dette problem overhovedet ikke eksistere: man vil året rundt have en tør og sikker vejbane.

Med hensyn til drifts- og vedligeholdelsesudgifterne mener vi heller ikke det er tilstrækkeligt blot at tale om en skønsmæssig merudgift for drift og vedligeholdelse af tunnelen på 50-100 pct. Her er der et stort slag i luften, som vi gerne vil have præciseret nærmere; vi sætter et spørgsmålstejn ved det og vil gerne have nye undersøgelser.

Men udgiften ved vedligeholdelsen af en bro i 75 m højde må også omfatte de betydelige risikomomenter, der er forbundet med dette arbejde, og ubehaget ved at hænge og dingle deroppe under f. eks. malerarbejdet, som man på en bro af denne størrelse må forudse vil være af permanent varighed. Men det kan selvfølgelig vanskeligt gøres op i kroner og øre. Det er rent menneskelige faktorer, som vi tillægger stor betydning.

I tunnelen vil vedligeholdelsesarbejdet være af en helt anden og sikker art. Det vil hovedsagelig omfatte rengøring. De store stålplader med betonfyldninger skal ikke males, så vidt mig bekendt. Når vi taler om

driftsudgifter, indrømmer vi, at der i tunnelen er tale om et højt belysningsniveau, men broen skal jo også belyses en stor del af døgnet timer. Vejdirektoratet har oplyst, at der her kun er tale om et skøn.

Væsentligt for forslagsstillerne er den betydelige sikkerhed, som tunnelen vil give såvel skibsfarten som trafikanterne. For søfartens vedkommende er den positive indstilling til tunnelloøsningen så klart markeret, at trafikministeren ikke har fundet det nødvendigt at spørge, om man foretrækker højbro eller tunnel: svaret er givet på forhånd. 25 bro-piller på tværs af Østerrenden vil altid rumme en risiko for påsejling. Selv i de mest moderne og teknisk set højt avancerede skibe er der noget, der hedder strømsvigt.

For trafikanternes vedkommende har jeg allerede nævnt betydningen af den tørre vejbane året rundt. Hertil kommer, at man i en tunnel vil undgå ubehaget i stærk blæst eller storm. På den nye Lillebæltsbro er flere lastbiler trods vindafskærmninger væltet på grund af sidevindspåvirkning. Denne må formodes at blive betydelig større på en højbro over Store Bælt. At man, som nogle har anført, ikke vil få nogen udsigt fra tunnelen i modsætning til fra højbroen, kan da ikke tillægges væsentlig betydning: man bygger ikke en motorvejsbro for udsigtens skyld, heller ikke for at få en turistattraktion.

Vi ønsker den faste Storebæltsforbindelse for trafikantens og for landets skyld. Dens primære opgave vil være at binde landsdelene sammen, men også i nordisk og i europæisk sammenhæng vil den være af stor betydning.

Vi forstår ikke, at man kan fremsætte et forslag om at stille planlægningen i bero. Det må da være en misforståelse, når man vil udsætte dette her bl. a. på grund af økonomiske forhold: spørgsmålet er jo ikke, om vi har råd til at bygge Storebæltsforbindelsen nu, men om vi har råd til at vente.

Vi har naturligvis i vores gruppe drøftet de økonomiske aspekter så godt, som det nu har været muligt på basis af de oplysninger, vi har fået. Men vi har generelt set det sådan, at vi må afvise dette forslag om at udsætte den faste Storebæltsforbindelse indtil videre.

Til sidst nogle mere personlige bemærkninger. Et menneske vokser med opgaverne.