

[J. K. Hansen]

tunnelen mellem Frankrig og England, regner man nu med, at selve tunnelanlægget fra kyst til kyst, altså de 18 km, vil koste 8 mia. kr.

Skal der være plads til biler og tog i et sådant anlæg, så skal der lægges 1,5 mia. kr. oveni, idet tunneldiameteren skal være større. Endelig kommer der 5 mia. kr. til terminalanlæg og 3,5 mia. kr. til rullende materiel. Alt i alt kommer man op på 18 mia. kr.

Jeg ved godt, at Information i dag skriver, at det er et fuldstændig urealistisk tal, vi er kommet frem til, nemlig 118 mia. kr., og det vil jeg give Information ret i.

De 18 mia. kr., har jeg fået at vide her på det sidste, må vi nok regne med oven i købet er et skrabet tal, altså et, som måske er skruet lidt for langt ned. Men lad os blive ved de 18 mia. kr.

Hertil kommer, at det ikke løser problemerne på landsiden, idet en tunnelering under hele Amager eller under den værste del af dette projekt, under Tårnby, vil betyde en fordyrelse på 6 mia. kr. Vi kommer så op på et tal, der i værste fald skulle blive 24 mia. kr., og så må vi sige, at for en pris på 18 mia. kr. alene vil et tunnelanlæg under Øresund aldrig nogen sinde kunne brugerfinansieres, det vil sige, at så skal der altså skatteyderkroner til.

Jeg skal også her sige noget om nogle ting, som vi har arbejdet med i udvalget, og som vi naturligvis fortsætter med at arbejde med.

Et af de områder, vi har gjort meget ud af vedrørende landanlæggene, er den støjeffekt, et sådant anlæg vil give. Man har vurderet, at antallet af støjramte boliger på Amager med dette anlæg – det skyldes, at der er nogle andre steder, der bliver fjernet støj fra – vil blive reduceret med ca. 240 som følge af den faste forbindelse.

Det er rigtigt, at på strækningen, hvor anlægget går igennem, vil ca. 240 boliger blive belastet med støjniveauer på 55 dB eller mere, og det er en nettostigning på 50 boliger i forhold til en situation uden fast forbindelse. Af de 240 støjramte boliger er der ca. 160 etageboliger – det er dem, vi kalder vinkelhusene – mens resten hovedsagelig er parcelhuse. Antallet af støjramte boliger ved andre veje på Amager, hvor trafikbelastningen ændres med mere end 25 pct. som følge af forbindelsen, er ca. 250. Det er en nettonedgang på ca. 290 boliger i forhold til en situation uden fast forbindelse, og årsagen til denne nettonedgang er naturligvis, at

der er en række eksisterende veje og områder på Amager, der bliver aflastet ved en overflytning af trafik til motorvej og bane.

Jeg har taget et apparat med herop i dag, for jeg har tilladt mig at sidde her i formiddag og checke, hvor meget støjbelastning der egentlig er her i folketings salen. I øjeblikket, hvor jeg taler, er vi oppe på 76 dB. Det er måske, fordi min stemme går ret hårdt ind i måleapparatet. Fra kl. 10.30 til 12.30 var der en gennemsnitsbelastning her i Folketinget på 73,4 dB. En overgang var vi helt oppe på 84 dB. Jeg tillod mig at måle støjen i frokostpausen. Det var altså i et rum, hvor der var helt stille og forhåbentlig ikke alt for stor støjvirkning udefra. Der kom vi så under 40 dB.

Så jeg kan sige til Folketingets formand, at det her hus behøver næppe at blive isoleret mod støj udefra. Måske vi skulle isolere mod støj indefra – men det var lidt af en morsom bemærkning.

Her i eftermiddag kom vi op på 83 dB, og vi havde et gennemsnit på 74,9 dB. Hvad det bliver herefter, ved jeg ikke.

Det siger noget om det, vi er i gang med, og det, der skal foregå ude i det område, som jo nok kunne tænkes at blive et støjinferno, når et sådant anlæg går igennem. Men de boliger, der som følge af anlægget vil få en facadestøjbelastning på 55 dB eller derover, får tilbudt støjisolering med henblik på at opnå et indendørsstøjniveau på omkring 30 dB. Det var også derfor jeg målte i frokostpausen i dag. Man kan altså komme derned, men så skal der være dødsensstille i rummet. Støjpåvirkning udefra må altså ikke give en støj i et rum, hvor der er dødsensstille, på over 30 dB.

Vi vil naturligvis arbejde videre med alle disse ting. Der er ved detailprojekteringen tre muligheder for yderligere at reducere støjbelastningen, nemlig justering af anlæggets udformning, etablering af skærme for at hindre støjens udbredelse og forbedring af de støjramte bygningers lydisolering.

Vi har selvfølgelig også arbejdet med forholdene i Øresund, og det er naturligvis vandudskillelsen i Øresund, vi tager os mest af. Vi har i udvalget haft en høring, hvor vi havde en lang række eksperter fra Miljøministeriet, Miljøstyrelsen, Planstyrelsen, Danmarks Miljøundersøgelse, Danmarks Geologiske Undersøgelse, Skov- og Naturstyrelsen samt teknikere fra såvel DSB som Vejdirektoratet til stede.