

[Svend Erik Hovmand]

netop har nævnt for et øjeblik siden om den stadig væk lidt usikre udvikling, ikke bare herhjemme, men også og især i udlandet, grund til at sige: o.k., lad os nu lige tøve lidt og se, hvordan det vil udvikle sig i de aller-nærmeste år.

Hvis vi ser væk fra de trafikantfordele, som turister og ferierejsende kan have ved at spare lidt tid, så tror jeg ikke, hvis vi går ud fra, at broen skal hvile i sig selv uden skatteydertilskud, og hvis lønudviklingen i de nærmeste 10 år bliver lige så kraftig som i de sidste – hvad jeg ikke håber – at vi kan komme over en bro for samme takst, som vi i dag betaler på færgerne, medmindre der bliver tale om en så stor trafikstigning, at det må forekomme helt urealistisk.

Men modsat står vi altså i en situation, hvor vi grundigt har fulgt denne udvikling og relativt snart vil være i stand til mere sikkert at træffe beslutning herom.

Det tredje hovedsynspunkt er hensynet til at fremme den decentrale udvikling i det danske samfund, som vi fra venstres side altid har ønsket os. Man kan have grund til at frygte, at en fast forbindelse vil bidrage til nedlæggelse af størstedelen af den brede vifte af overfartsforbindelser, som vi i dag har mellem Øst- og Vestdanmark, og at den vil bidrage til en uønsket centralisering omkring de store bysamfund, herunder især København og Hamburg, hvilket vi ikke finder ønskværdigt.

Endelig for det fjerde mener vi som regeringen, at der er et behov for yderligere at undersøge de forskellige alternativer, herunder ikke mindst de forskellige tunnelprojekter. Der er jo sket en betydelig teknisk udvikling i de senere år, som gør, at tunnelloesningerne er mere attraktive i dag, end de har været hidtil. Vi ved, at den såkaldte biltogstunnel, som især jernbanefolket er meget optaget af, stadig væk er på forsøgsstadiet. Den har været under overvejelse flere steder i verden, bl.a. i Alperne, under Den engelske Kanal og senest i forbindelse med den nyåbnede 50 km lange tunnel mellem de to japanske øer Honshu og Hokkaido, men alle disse steder har man opgivet tanken om biltogsløsningen igen.

Vi ved også, at der med hensyn til udluftning i et tunnelrør af den længde og det omfang, som der her er tale om, er sket en udvikling, som gør, at vi nok må sige, at de ri-

sici, der var ved tidligere tunnelprojekter, er blevet noget mindre, men alle disse forhold, erfaringer og nye tekniske landvindinger ønsker vi at få grundigere undersøgt.

Jeg skal slutte med at sige, at i en tid med økonomisk knaphed tror jeg ikke, der er noget som helst forgjort ved at udskyde én beslutning som Storebæltsforbindelsen endnu en kort periode. Det er jo ikke sådan, at landet falder fra hinanden, fordi det ikke bindes sammen her og nu.

Tommy Dinesen (SF):

Da denne redegørelse blev fremlagt, forlød det i pressen, at trafikministeren var en meget glad mand, fordi han syntes, det var sådan en god rapport, og at regeringen var inde på noget, som ministeren syntes var udmærket. Sandheden er, at trafikministerens bombastiske udtalelser, da han tiltrådte, betød, at man ligesom skulle finde et eller andet at stå på, et kompromis, og det er det kompromis, der ligger her. Alle taler pænt om broen, det har de gjort i snart 100 år, og det bliver de sikkert også ved med i mange år endnu, men den bliver ikke bygget.

Der er ingen, der i dag tror på, at denne regering kan komme med en masse nedskæringer, sultecirkulære, nedsat arbejdsløshedsunderstøttelse, nye vejrligsbestemmelser, og hvad ved jeg, og så sige til folk: ja men I får en Storebæltsbro til en 15–20 mia kr. Er der nogen, der vil tro på den, eller er der nogen, der vil købe den? Det tror jeg ærlig talt ikke.

Det, der er det interessante i denne debat, er, at det har noget med visioner at gøre, det har noget med fremtidig politik at gøre på området. Det drejer sig om, hvorledes vi skal binde landet sammen i de næste 27 eller 25 år, og det er det, der er det mest interessante i dette. Det drejer sig også om, hvorvidt vi skal bruge 4 mia kr. på en udbygning af færgefarten og fastholde de arbejdspladser, der ligger her. Det er jo ikke sådan, som det er sagt her adskillige gange, at det kun drejer sig om Korsør og Nyborg. Det drejer sig om Korsør og Nyborg, men det drejer sig også om Lohals, om Juelsminde, om Grenå, om Århus, om Ebeltoft, om Hundested og om Kalundborg. Så tror jeg nok, jeg har fået det hele med – nej, Sjællands Odde manglede. Der er en masse arbejdspladser dér i dag, som i hvert fald har stor indflydelse både skattemæssigt og på, hvorledes kommunen