

[Svend Erik Hovmand]

Tilbage er naturligvis det meget væsentlige spørgsmål, hvilken fast forbindelse vi i givet fald skal have. Dette har regeringspartierne lagt op til en åben drøftelse af, bl.a. under hensyn til de endnu ikke afklarede undersøgelser omkring miljøpåvirkningen af Østersøen.

Der er mange følelser i dette spørgsmål. Der er nogle, der ikke bryder sig om at skulle ned i et tunnelrør, selv om det med de lange dæmninger kun bliver 4 km langt og det derfor kun vil tage nogle få minutter at køre igennem, idet jeg går ud fra, at vi alle er enige om, at der fra Sprogø til Fyn skal være en lavbro.

Der er også nogle, som ikke bryder sig om at skulle køre på en betonbjælke næsten 100 m over vandet i al slags vejr og med vindafskærmninger, der hindrer et fornuftigt udsyn. Økonomisk set er den billigste løsning, hvis man ønsker en endelig løsning for både biler og tog, at man bygger i to etaper. Først en biltogstunnel, som kendes bl.a. fra alperne. Den vil have betalt sig selv i løbet af 4-5 år. Derefter bygger man endnu et tunnelrør eller en bilbro, som i et vist omfang kan finansieres af indtægterne fra en biltogstunnel. Resultatet bliver, at biler og tog kan køre hver for sig, og man får i realiteten to faste forbindelser for mindre, end hvad en total bro-løsning ville koste.

Det andet synspunkt er, at en bro for både biler og tog modsat vil have den fordel, at begge trafikarter med det samme får den fulde glæde af den faste forbindelse, og den vil i kommende generationer kunne stå som et smukt monument over dansk ingeniørarbejde.

Efter venstres opfattelse er det vigtigt, at vi sagligt får vurderet de uafklarede problemer omkring gennemstrømningsmuligheder, dæmningslængder osv., således at vi har et fornuftigt grundlag at træffe den endelige beslutning på. Venstre ønsker, at der sikres en høj grad af privat dansk deltagelse med oprettelsen af en fast forbindelse, og vi finder, at det som nævnt er vigtigt at få tilvejebragt et godt beslutningsgrundlag vedrørende de miljømæssige forhold, herunder havmiljøet. Dermed har vi imødekommet nogle af de synspunkter, som L 195 og B 129 er udtryk for, men give tilslutning til disse forslag kan vi ikke.

Tommy Dinesen (SF):

Hvis man skal starte med en konklusion, må det nok blive den, at der er ved at vise sig et flertal for en lavbro fra Fyn til Sprogø, men så skilles vandene også – hvis man kan bruge det udtryk.

Jeg må nok sige, at med de sidste redegørelser, der har været på området, og de mange indlæg, der har været fra forskellige mennesker forskellige steder, har man nok følt – det har jeg da – at man ligesom har stået udenfor og ikke har kunnet komme til med andre argumenter. Det har været forbavsende at se, hvorledes trafikministeren efter et møde på Bornholm har fået næsten samtlige fagblade i dette land til at skrive ganske ukritisk om de propagandaredegørelser – det har jeg kaldt dem før, og det vil jeg gerne stå ved – der nu er blevet lavet, og også de økonomiske beregninger, der ligger bag.

Ministeren og brotilhængerne bliver ved med at sige, at det koster 3-4 mia kr. med fortsat færgefart, altså en udbygning af færgefarten på Store Bælt, og det er jo ikke rigtigt. Det, der er vedtaget her i folketinget, er det, man kalder en første etape til 600 mill. kr., og der er ret langt op til 3,6 mia kr. i hvert fald. Man kan jo også godt sammenlægge færgefarterne og ombygge færgerne, så det bliver kombifærger, og man kan bibeholde heltimesdrift. Det kan man gøre for 1,6 mia kr. Derfor fatter jeg ikke, at man bliver ved med at fremføre tallet 3,6 mia kr., når det aldrig er blevet vedtaget. Men det er jo nok ønsketænkning, for det bliver brugt som en løftestang over for folk, således at de kan se, hvor billigt det er med en bro. Man gjorde det samme i den sidste redegørelse. Da tog man Kattegatruterne med i de økonomiske beregninger, og så var man oppe i noget med 7-8 mia kr.

Det viser alt sammen noget om den måde, man fører debat på i dette land, når man skal tage nogle store beslutninger. Jeg vil sammenligne det med et bluffnummer eller noget, der på det nærmeste ligner den voldtægt, vi var udsat for, da vi kom ind i EF i sin tid.

Jeg har her fra talerstolen spurgt: hvad med dem, der bliver arbejdsløse? Dette er samfundsøkonomi, bliver der sagt gang på gang af de mange økonomer, der er indblandet i det. Og når man hører ordet samfunds-