

[Tommy Dinesen]

økonomi, skal vi alle sammen vise, hvor sociale vi er, så det er sikkert et meget godt ord. Men det er ikke samfundsøkonomi, at der bliver et sted mellem 6.000 og 10.000 arbejdsløse i dette land, og det koster årligt 1 mia kr. Ministeren siger i sin redegørelse, at der står i rapporterne, at man vil tjene på en Storebæltsbro eller en anden forbindelse. Så kan man sige, at 10.000 er højt sat. Jeg mener, at man godt kan komme derop.

Ministerens har været smart – der er ikke nogen af ordførerne, der har nævnt det endnu – og har gjort et stort stykke arbejde for at gøre alle tilfredse i dette land; der mangler kun cyklisterne, så vidt jeg kan se. De nordjyske og midtjyske borgmestre, der har været utilfredse, får en motorvej – det er 1 mia kr.

Hr. Gammelgaard fra de konservative har peget på, at man skal bevare nogle af Kattegatruterne; så kan man godt gå ind for en fast forbindelse over Store Bælt. Hvad er det noget med? Ja, i hvert fald Mols-linjen og Grenå-Hundreded-linjen skal inden for 5 år skifte 3 færger ud – hvis der bliver så mange – og det er noget med fra ¼ til en hel milliard kroner. De skal lægges oveni. Trafikministeren har også været så flink, da han var i Sverige, at love dem deroppe, at de får både en tunnel og en bro. Prisen herfor er 7 mia kr., og vi skal vel betale det halve.

Alt i alt kommer man meget tæt på de 20 mia kr., der skal bruges, og jeg synes, det er mærkeligt, at det er forbigået f.eks. den socialdemokratiske ordfører og andre. Det tager de bare som noget, der er givet. Samtidig har vi en regering, der fortæller den arbejdende del af Danmarks befolkning, at den skal spare, og at der ikke er råd til noget. Alligevel kan man altså godt bruge noget med 15–20 mia kr. til vejinvesteringer inden for de næste 10 år. Det synes jeg er ret fantastisk.

Jeg synes også, det er mærkeligt, at når økonomer – jeg ved ikke, hvem der har vedtaget den slags – skal vise, at den faste forbindelse er rentabel, siger de: der er nogle trafikantfordele, fordi folk ikke skal vente en halv time på at komme over med færgerne. De trafikantfordele giver det danske samfund mindst ½ mia kr. om året, og det uanset om det er hr. Jensen, der med sin personbil én gang om året skal over Store Bælt – han tjener noget med 20–30 kr. – eller det er en erhvervschauffør; han tjener noget med 76

kr. i timen. Man regner bare ud, at det er ½ mia kr. Det er penge, der aldrig kommer ind.

Jeg synes, det er mærkeligt, at økonomer kan bruge den model. Man mangler nogle penge ved et stort projekt, og så siger man bare: trafikantfordele giver nogle penge. Det er noget, der aldrig kommer ind eller kan mærkes på billetprisen eller mærkes i statskassen. Men det er noget, man kan bruge i argumentationen, og tilsyneladende er der ikke ret mange, der har regnet på det. De siger blot: nå ja, det er nok rigtigt. Når trafikministeren og samtlige fagblade, vognmændene og automobilruterne, FDM, og hvad ved jeg, skriver, at det er rigtigt, så er det nok rigtigt.

Jeg synes, det er mærkeligt, at når man prøver på at fremføre andre synspunkter, f.eks. i Danske Vognmænd, så får man indlæggene tilbage, fordi foreningen har vedtaget, at den går ind for en fast forbindelse over Store Bælt, og så vil den selvfølgelig ikke have indlæg, der går imod. Det viser lidt om den måde, der bliver diskuteret på.

Bornholm har også været omtalt. Jeg tror, det er venstre, der har sagt, at bornholmerne også skal tilgodeses, når nu man skal bruge en masse penge. Men der bliver jo også en masse færger i overskud, så de kan næsten få timedrift til Bornholm. Jeg ved ikke, om det er det, der er meningen.

Nogle af de andre ordførere har været inde på miljøet. Jeg synes, det er fantastisk, at selv om man har lavet undersøgelser i hundrede år, har man ikke lavet nogen ordentlige undersøgelser af miljøet i Østersøen. Man ved, at tunnel, lavbro, dæmning og også det, broen skal stå på, piller, vil forhindre den normale vandudskiftning i Østersøen fra Kattegat og Atlanterhavet. Jeg tror, at hvis ikke dette bliver ordentligt undersøgt, vil der på internationalt plan blive anlagt sager mod den danske stat.

Det er ikke, fordi vi går ind for nogen af disse ting, men hvis der er et flertal, der mener, at det tør tage ansvaret for en fast forbindelse, så må det undersøge disse ting helt til bunds.

En af de ting, der ikke har været undersøgt, men som burde undersøges – det er fremført af bl.a. Danmarks Naturfredningsforening så sent som i søndags – er en tunnel boret under havbunden. Den er ganske givet