

[Elisabeth Bruun Olesen]

Mangt og meget er undersøgt i forbindelse med den faste forbindelse over Store Bælt. Der er lavet trafikprognoser og beregninger over energibesparelserne ved at udskifte færgerne med en fast forbindelse, der er lavet økonomiske kalkuler, der er diskuteret udenlandsk eller indenlandsk finansiering og påvirkningen af det danske kapitalmarked. Konklusionerne har været, at det var samfundsmæssigt rentabelt og nyttigt med en sådan forbindelse.

Det er imidlertid betegnende, at der mangler en bestemt type undersøgelser: miljøproblemerne er ikke blevet undersøgt med samme ildhu. I ministerens redegørelse har miljøproblemerne fået cirka en halv side.

Ministeren erkender, at der kan forventes ændringer af saltholdigheden, og at en fast forbindelse vil reducere vandudskiftningen i Østersøen og dermed påvirke vandmiljøet i Østersøen. Miljøstyrelsens direktør, fhv. trafikminister Jens Kampmann, har gjort trafikministeriet opmærksom på, at selv med en ren pillebro viser beregninger, at bropillerne ensidigt vil påvirke miljøet i Østersøen i negativ retning. Og forstanderen for miljøstyrelsens havforureningslaboratorium, Arne Nielsen, har sagt, at dæmninger kan medføre en nedgang i torskefiskeriet i Østersøen på i hvert fald 100.000 t om året.

Ministeren for offentlige arbejder vil først søge finansudvalget om penge til undersøgelse af de miljømæssige konsekvenser, når der har manifesteret sig et flertal for en fast forbindelse. Det er efter VS' mening den omvendte verden. Man må dog først kende alle forudsætningerne, også de miljømæssige, før man tager en beslutning. Og for os er det vigtigt, at miljøhensynet sættes helt i centrum.

Der er en anden mulighed, som aldrig er blevet grundigt undersøgt, nemlig en boret tunnel under Store Bælt. Der er ret meget, der tyder på, at en boret tunnel under Store Bælt er nødvendig, hvis man skal undgå økologiske tragedier som følge af en fast forbindelse.

Ministeren fastslår kort og klart i sin redegørelse, at de regioner, der får størst fordel af en Storebæltsforbindelse, er dem, der allerede i dag benytter Store Bælt mest, nemlig hovedstadsområdet og det øvrige Sjælland på den ene side og Fyn, Midt- og Sønderjylland på den anden side. Det vil sige, at der sker

en regional skævvridning, hvor den del af Jylland, der ligger lidt nord for Århusområdet, bliver forfordelt, og det er selvfølgelig også politisk uforvarsligt.

En fast forbindelse vil næsten uundgåeligt bevirke, at de fleste af Kattegatruterne forsvinder, og at stort set al trafik vil gå over Store Bælt, hvilket vil fordyre transporten til og fra Nordjylland i forhold til det øvrige land. Vender vi blikket mod Lolland-Falster, fremgår det af rapporterne, at færgeruten mellem Spodsbjerg og Tårs nok heller ikke vil kunne bevares, med de skadevirkninger, dette har for Lolland-Falsterområdet. Korsør-Lohals-ruten vil også blive berørt og gå en usikker fremtid i møde i tilfælde af etablering af en fast forbindelse.

VS ønsker en trafikpolitik, der fremmer den kollektive trafik mest muligt på bekostning af den private trafik. Vi ved, at den kollektive trafik i dag er utrolig dårligt udbygget mange steder, især i landdistrikterne og i mange provinsbyer, og vi ved, at det mange steder er en nødvendighed for folk at have en bil for at kunne komme på arbejde. Vi erkender, at der er en sandhed bag den graffiti, der siger: »Livet er for kort til kollektiv trafik«, men vi ønsker altså en udvikling, der giver den kollektive trafik bedre vilkår, så vi kan vende det billede, at togtrafikken i dag kun tegner sig for 8,8 pct. af persontransporten. Det vil sige, at den kollektive trafik skal være så god som muligt, så hurtig og effektiv som muligt og så udbygget som muligt. Vi ønsker også en udvikling, der får godstransporten op på togene, både af energimæssige og af miljømæssige grunde.

Det vil sige, at vi under alle omstændigheder går 100 pct. imod en bro over Store Bælt, som i ekstrem grad vil favorisere bilerne på bekostning af den kollektive trafik.

Broløsningen er endvidere ca. 4 mia kr. dyrere end en jernbaneløsning med biltog og ca. 5 mia kr. dyrere end en ren jernbaneløsning. Det er helt skudt igennem hovedet at betale alle de penge for en bro, når man kan få fuldkommen det samme resultat med en tunnel. Det er, som det er blevet sagt før, at ødsle med pengene.

Jeg vil gerne sige til de konservatives ordfører, hr. Ikast, at man virkelig er ude på gyngende grund, når ens argumentation for en bro er, at folk skulle være bange for at køre i en tunnel. Det er der 8-10 pct. der