

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg takker for bemærkningen om, at jeg egentlig godt kunne have ret. Jeg vil gerne fortolke den sådan, at hr. Svend Heiselberg mener, at jeg faktisk har ret.

Jeg vil gerne spørge hr. Svend Heiselberg, om vi kan vende tilbage til en lille diskussion, vi havde for nogle få uger siden om anvendelsen af de offentlige – de sparsomme offentlige – midler.

Vi står over for nogle kæmpemæssige investeringer i miljøsager, i miljøsikring, i forureningsbekæmpelse. Hr. Svend Heiselberg udtalte sig utvetydigt til fordel for, at vi reserverede de mange milliarder til en sikring af miljøet i Danmark, før vi gik i gang med at bygge en fast forbindelse over Storebælt. Står hr. Svend Heiselbergs ord til troende?

Tommy Dinesen (SF):

Socialistisk Folkeparti har siden midten af 1970'erne været modstander af en fast forbindelse over Storebælt. Baggrunden herfor er de regionale skævheder, som en fast forbindelse kan medføre, forstået således, at Nord- og Midtjylland, Lolland-Falster og det nordlige Sjælland nemt kunne risikere ikke at være blandt de områder, hvor nyt industri- og boligbyggeri vil blive placeret i fremtiden.

Et andet argument imod en fast forbindelse er, at de arbejdspladser, der er på færgerne og i færgebyerne, vil forsvinde, ikke bare i Korsør og Nyborg, men også i områderne ved Spodsbjerg-Tårs, Kalundborg-Århus, Sjællands Odde-Ebeltoft, Grenå-Hundested, Juelsminde samt Rødby, hvor der i dag eksisterer færgeoverfarter. Ligeledes vil en afsmitning på de værftsbyer, hvor færgerne bygges og repareres, vise sig, når færgebyggeriet stopper.

Noget tyder på, at regeringen og Socialdemokratiet har erkendt disse argumenter, for i aftalen mellem regeringen og Socialdemokratiet står der, at Spodsbjerg-Tårs-ruten skal fortsætte. Ligeledes skal der ifølge lovforslaget være mindst én Kattetrute tilbage. Nordjyderne får endvidere bygget en motorvej, som skal være færdig samtidig med færdiggørelsen af de faste Storebæltsforbindelser. Man må derfor konstatere, at regeringen og Socialdemokratiet er klar over, at der vil blive regionale skævheder med en fast for-

bindelse. Man har altså lyttet til nogle af de argumenter, som bl.a. SF har fremført.

SF stemte i 1984 for et radikalt forslag om en udbygning og sammenlægning af færgeoverfarterne ved Knudshoved. Denne udbygning er nu stoppet ved aftalen mellem regeringen og Socialdemokratiet.

På SFs landsmøde i 1985 blev der vedtaget en udtalelse, hvori der bl.a. stod: »Hvis der – imod al sund fornuft – skulle vise sig et flertal for en fast forbindelse over Storebælt, vil SF i en sådan situation arbejde for, at der skabes et flertal imod, at der bliver tale om en bro. Det afgørende i denne forbindelse må være at styrke den kollektive trafik og sikre miljøet.«

I maj 1986 kunne man så i dagspressen konstatere, at regeringen og Socialdemokratiet ikke kunne blive enige om, hvilken løsning og hvilket projekt man skulle vælge på Storebælt. Regeringen ville have en forbindelse med veje og skinner, mens Socialdemokratiet først ville have en tunnel til tog og senere en udbygning til bilkørsel.

På det tidspunkt diskuterede vi i SFs folketingsgruppe forhandlingssammenbruddet mellem parterne. Her konstateredes det, at der var et flertal for en fast forbindelse over eller under Storebælt, og hvis SFs landsmødebeslutning skulle have nogen virkning og partiet have indflydelse på den endelige beslutning, var det nu, der skulle gives en melding til offentligheden.

I en pressemeddelelse udtalte gruppen derfor følgende – og jeg citerer tre punkter:

- »1. at alle miljøproblemer er undersøgt, og at svarene på dem er tilfredsstillende, herunder også undersøgelser af en boret tunnel under havbunden,
2. at så mange overfarter som muligt bevares for at forhindre regionale skævheder og for at mindske arbejdsløsheden i de berørte områder, og
3. at de, der bliver arbejdsløse i forbindelse med den faste forbindelses ibrugtagning, sikres rimelige fratrædelsesvilkår efter forhandling med organisationerne.«

Den løsning, som vi kunne acceptere, er den, som kaldes 1. etape, altså togtunnelen.

Forhandlingerne mellem de to parter blev genoptaget, og beslutningen blev en socialdemokratisk model. I Jyllands-Posten blev den daværende trafikminister, hr. Arne Melchior, kritiseret for forliget, men han skrev, at den