

[Tommy Dinesen]

socialdemokratiske model var den eneste mulighed, bl.a. fordi der var et flertal, hvis regeringen havde sagt fra, så på baggrund af SFs landsmødebeslutning og folketingsgruppens udtalelser fik SF indirekte indflydelse på det endelige projekt.

SF vil stadig forsøge at forhindre en fast forbindelse til bilkørsel, og vi vil endvidere fortsætte kampen for, at Østersøen kan bevares som et hav med både fisk og planter. Flere undersøgelser, bl.a. fra Fiskeriøkonomisk Institut i Esbjerg, viser, at en bro eller en tunnel lagt på havbunden kan medføre, at vandgennemstrømningen til og fra Østersøen vil få dårlige muligheder, hvilket betyder mindre ilt og salt i Østersøen og de indre farvande.

Meget tyder på, at en tunnel lagt på havbunden eller bropiller vil hindre vandudskiftningen – med den følgevirkning, at gydepladser til fisk vil forsvinde, som det bl.a. er påpeget af fiskeriorganisationer i Vestsjællands og Bornholms amter samt af Sportsfiskerforeningen og Danmarks Naturfredningsforening.

Ministeren for offentlige arbejder har i flere svar på spørgsmål fra undertegnede sagt, at man for at bevare fiskene og planterne vil udgrave bl.a. revet ved Korsør og måske Sprogø. Her siger vi stop. Ingen kan garantere for, at dette vil hjælpe ret meget i det hele taget.

Derfor vil SF blive ved med at kæmpe for den miljørigtige løsning, nemlig en boret tunnel under havbunden.

I Storebæltprojektet skal der bruges mange milliarder kroner. Miljøet er dog den vigtigste faktor. Det afgørende må ikke blive, om man kommer en halv time hurtigere fra den ene ende af landet til den anden.

Bilgrav-Nielsen (RV):

De lyriske toner har jo allerede været anslået, og det er sædvanligt for debatter om de store trafikprojekter. Hr. Søgaard og hr. Ikast førte an, og jeg vil da gerne føje til, at kunsten ikke er at indgå aftaler om en fast forbindelse over Storebælt; kunsten er at gennemføre dem.

Den lov, vi har i øjeblikket, blev vedtaget i 1973. Der er intet sket siden, så for så vidt risikerer vi heller ikke noget ved nu at vedtage en ny lov.

Spørgsmålet er, om der i den økonomiske og den trafikale situation og om der i det forslag, der er fremlagt, er noget afgørende nyt, som kan føre til, at man i modsætning til tidligere kan gennemføre det, man nu vil beslutte. Jeg tror det ikke. Forslaget er bygget over den gamle læst, den kombinerede forbindelse, og man har sågar fastholdt en vanvittig og uigennemførlig og måske til tider uanvendelig højbro over Østerrenden – er det 80 m, man skal op over vandet?

Jeg har set, at man har koblet jernbaneforbindelsen fra og dermed mener at kunne gennemføre et broprojekt, som har færre bropiller og derfor udgør en mindre spærring for sejladsen i Østerrenden. Det ser troligt nok ud, men tilbage står, at man vil føre trafikken op i 80 meters højde. Hvad vil man derop efter, må jeg spørge. Alle ved i dag meget bedre, end man gjorde for – hvad bliver det? – 15-16 år siden, at det er muligt at lave et tunnelanlæg også for den bilende trafik under Østerrenden.

Jeg har hørt noget om, at når man vil bygge en bro, så er det, fordi kun en bro kan betragtes som et monument, det kan et tunnelprojekt ikke. Mennesker vil ikke ned i tunneler, siger man, de vil køre på broer. Det bliver ikke en bro over Østerrenden i sædvanlig forstand. Det bliver en kørebane 80 m over vandet, men formentlig i et ret lukket system for at sikre imod vindpåvirkning og den slags.

På Vejle Fjord ved vi hvad der sker, når vinden er hård ved et broprojekt – broprojektet over Vejle Fjord er halvt så højt som det, man taler om på Storebælt – så lukker man broen og viser trafikanterne ned gennem Vejle by. Det kan gå an, det er en mulighed. På Storstrømmen ligesådan: man viser trafikanterne ned over den gamle bro, når vinden er hård.

Hvad vil man gøre på Storebælt? Ja, man kan henvise til Vognmandsruten. Det bliver måske meget interessant, for den vil være konkurrencedygtig. Der kan man komme over til den halve pris. Man kan nå at få spist madpakken og være udhvilet til at fortsætte på den anden side.

Det Radikale Venstre har forstået, at Socialdemokratiet ved denne aftale er løbet fra aftalen om at sammenlægge færgefarten på Storebælt. Det beklager vi. Vi stiller os ikke hen og lægger armene over kors af den