

[Elisabeth Bruun Olesen]

hjul. Men denne udvikling kræver, at anden etape aldrig nogen sinde bliver til noget i den udformning, den har i aftalen. Hvis der skal en anden etape på, så bør den efter vores mening bruges til at udvide jernbanetunnelen, sådan at bilerne kan komme over på et biltog.

En motorvejsforbindelse i form af en bro vender vi os under alle omstændigheder meget, meget skarpt imod. Vi ønsker i øvrigt ikke Danmark degenereret til en form for motorvej overalt.

Men som jeg sagde før, har det været en helt klar forudsætning for os, at vandgenemstrømningsproblemerne i Storebælt blev løst, sådan at der ikke sker skade på saltindholdet i Østersøen og fiskenes gydemuligheder, som vi har været inde på.

Jeg spurgte før hr. Søgaard om hans bemærkninger til det, cand. scient Ole Bagge, Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser, er citeret for i Ingeniøren, nr. 49 fra 5. december 1986, nemlig at hele problemet omkring Bælthavet og de miljømæssige havproblemer ikke er løst, at man har diskuteret problemerne i Østersøen, men at der er et problem, der står uløst og udiskuteret. Hr. Søgaard har ikke svaret endnu. Det håber jeg da han vil gøre, inden diskussionen her er omme.

Vi mener heller ikke, som SF var inde på, at alternativet med en boret tunnel er undersøgt tilstrækkelig grundigt, og da boreteknikken går meget stærkt frem i disse år, bør denne mulighed ikke lades ude af betragtning.

Endvidere står vi over for det problem, at det jo er blevet noget dyrere end det, Nyboe Andersen-rapporten lagde op til, hvor biltogsløsningen kostede 5,5 mia. kr., mens vi her er oppe på 12,9 mia. kr.

Endelig er der skævvridningen af Danmark. Den bliver efter vores mening oplagt størst, hvis der bygges en bro med en deraf følgende eksplosion i privatbilismen. Det vil være langt lettere, som jeg sagde før, at håndhæve fuld takst med en jernbanetunnel, og alle de beregninger, der er i Nyboe Andersen-rapporten, hviler på en forudsætning om takster for at komme under eller over Storebælt. Den fulde takst er altså alfa og omega, hvis den eksisterende skævvridning ikke skal forstærkes.

Med fuld takst vil der være passagergrundlag for mindst én Kattegatrute, og bil-

togsmodellen, som jeg var inde på, vil i øvrigt være så rentabel, at der vil være penge nok til at statssubsidiere en Kattegatrute. Jeg vil dog ikke sige, at skævvridningen af Danmark kun afhænger af, om der er en bro eller ej. Det er et langt mere sammensat problem, og det er ikke den faste forbindelse, der i så henseende spiller den største rolle.

Konkluderende skal jeg sige, at første etape er helt flot efter vores mening, men ikke anden.

#### Arne Bjerregaard (KRF):

Lad mig først sige, at det undrer mig, at man vælger den dyreste løsning, når man vil have begge muligheder for transport over Storebælt. En samlet løsning vil, selv om man valgte den dyreste, så vidt jeg har kunnet finde ud af det, være mindst 3 mia. kr. billigere end den her valgte løsning. Men vel, vi har selvfølgelig penge nok i dette land!

Det kan selvfølgelig lyde som lokalpatriotisme og er det jo til dels også. Jeg ønsker ikke at gøre mit eget område til en blindtarm i trafikal henseende, og derfor er jeg nødt til at sige, at i Nordjylland må vi fastholde, at forudsætningen for i det hele taget at være med til en fast forbindelse over Storebælt er, at vi får en garanti for, at vi får et nordjysk motorvejsnet helt op, ikke bare de smuler, vi har fået, og at vi får en rimelig garanti for færgeforbindelser over Kattegat.

Det var det, der vedrører det rent trafikale. Lad mig så sige om det generelle, nemlig selve tidspunktet, at jeg mener, man er nødt til at betragte vort betalingsbalanceunderskud, som i realiteten i 1986 var på 50 mia. kr. Hvis ikke vi havde været så heldige at få det store energiprisfald, så var det reelle betalingsbalanceunderskud på 50 mia. kr., hr. Svend Heiselberg, altså fem gange så stort som i 1978. Samtidig har vi vedtaget en dagsorden her i Folketinget om at bruge op mod 20 mia. kr. til miljøinvesteringer. Jeg ved nok, at tallene er mindre, men begynder man at regne efter, vil enhver kunne se, at det overhovedet ikke forslår; 20 mia. kr. vil være det mindste. Og samtidig vil disse miljøforanstaltninger bevirke nedgang i landbrugets eksportandel på mellem 5 og 10 mia. kr.

Og nu mener man så, at man oven i dette har mulighed for at bruge 13 mia. kr. til investering i en Storebæltsbro. Jeg må nok si-