

Glønborg (KRF):

Naturligvis kan man ikke lave en bro uden at komme til at røre ved havbunden og røre lidt rundt i vandet, og færgerne gør da naturligvis også noget, der berører miljøet, hver gang de sejler frem og tilbage.

Naturligvis vil en boret tunnel helt langt ned, dybt under Storebælt, være nogle millimeter mere miljøvenlig end det, vi ellers havde tænkt os at foretage. Men så er spørgsmålet, hvad det koster, og jeg synes ikke, der er kommet noget på bordet her, som giver os belæg for at lave om på den beslutning, som er truffet.

Vi har fået en erklæring om, at det kan laves miljø neutralt. Når vi siger miljø neutralt, så mener vi selvfølgelig på rimelig vis.

Dermed være ikke sagt, at den borede tunnel ikke kunne blive nogle millimeter mere venlig, men så mange ekstra penge skal vi heller ikke betale for at komme et par millimeter ekstra frem i sagen. Økonomi og miljø skal afvejes imod hinanden, og jeg mener, at den beslutning, der er truffet, kan stå ved magt.

Jeg ser derfor ingen grund til at fremme det forslag, der er fremsat her.

Jørgen Tved (FK):

Jeg vil med det samme sige til forslagsstillerne, at vi hele tiden har været tilhængere af en fast forbindelse over Storebælt, og at vi hele tiden har været tilhængere af, at denne forbindelse skulle være en tunnel. Det har vi først og fremmest været på baggrund af de udtalelser, der bl. a. er kommet fra en lang række svenske fiskeribiologer osv., godt nok baseret på undersøgelser i forbindelse med en bro over Øresund. Af dem har vi fået dokumenteret, at det, man her arbejder med, nok ikke er millimeter, men at saltbalancen, at iltforholdene i Østersøen er så sårbare, at man alene af den grund burde være meget forsigtig, og her er det nok muligt, det er de helt små marginaler, man skal have fat i.

Når det er sagt, så er vi naturligvis imponeret over, at ordføreren for forslagsstillerne, som i sin tid belærte os om, at man skulle arbejde meget omhyggeligt med sine forslag, at han, der tidligere var aktiv i Folkebevægelsen mod en Fast Forbindelse, nu i den elvte time kommer med dette forslag. Hvis han havde orienteret sig, som vi andre gjorde, allerede da loven om Storebæltbroen var til behandling, så havde

han naturligvis vidst nøjagtig de samme ting, som nu er kommet på bordet.

Derfor kan det også godt undre lidt, at Socialdemokratiet, som i denne sag jo har ført sig voldsomt frem om, at nu måtte man tage de miljømæssige hensyn, kommer her og siger, at det ikke betyder noget, hvad danske miljøforskere og -organisationer har at fremføre på det allerseneste, og det behøver man nok ikke at tage så meget hensyn til, for de har nok ikke ret. Og som de socialdemokratiske talere her således også de borgerlige, som kommer op og siger, at vi må fastholde.

Men hvad nu hvis den situation opstår, at man, efter at man har bygget broen, konstaterer, at nogle af de miljøfolk, som i dag advarer imod den, havde ret? Vil man så til at fjerne broen igen? Nej, så er ulykkerne sket, og så er vi i en situation, hvor man har handlet på trods af sagkundskaben og måske også, fordi man skulle handle hurtigt – for politikere mener jo normalt altid, at de er bedre end de mennesker, der måske har større forstand på tingene, i dette tilfælde miljøfolkene. Derfor synes vi, at der er al mulig grund til at slå bremserne i og lytte til dem, som advarer imod de konsekvenser, som en bro måtte få.

Vi vil som sagt godt støtte forslagsstillerne. Vi synes, det er rimeligt, at man tager alle mulige miljøhensyn og ikke senere skal til at reparere på skader, som man faktisk i dag godt ved man vil forvolde, hvis man fastholder beslutningen om en broforbindelse over en del af Bæltet.

Så er der nogle, der har sagt, at man ikke har erfaringer. Jamen det har man jo. Man skal bare undersøge, hvor disse erfaringer er gjort. Man kunne f.eks. gå til Japan, som har en lang række tunneler; man har faktisk forbundet alle de japanske øer med faste forbindelser. Eller man kunne måske tage ned til den engelske kanal og spørge de folk, som har projekteret dér, og som nu arbejder med tingene. Ville det ikke være rimeligt at tage hensyn til de erfaringer, som man dér gør, også når det drejer sig om at undersøge konsekvenserne, inden man går i gang?

Derfor kan det ikke være rigtigt, at det kun er de økonomiske hensyn, der gælder, selv om vi naturligvis ved, at de skal veje tungt. Men i denne sag er det altså miljøet, som alle jo siger de altid vil tage hensyn til, der først og fremmest