

[Jørgen Tved]

tæller i vore overvejelser, fordi vi er helt overbevist om, at når først skaderne er sket, så er det faktisk umuligt at gøre dem gode igen. Det er umuligt at reparere.

Så selv om forslagsstillerne kommer med forslaget i den elvte time, og selv om Socialdemokraterne har brugt denne sag til at slå voldsomt på tromme og til at komme både i fjernsyn og presse, så burde de måske også, når det drejer sig om dette forslag, lade de store ord følge af handling, og det vil sige: lad os ikke slå noget i stykker, som ikke kan repareres bagefter.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak for en forholdsvis velvillig behandling; det må man jo nok sige. Alle er enige om, at miljøet ikke skal lide skade, det har man sagt utallige gange.

Der har været en hel del bemærkninger om, hvorvidt SF nu har skiftet holdning. Jeg har sagt det adskillige gange heroppefra, men jeg skal da gerne gentage det, hvis ikke det er sivet ind: SF har været imod en fast forbindelse over Storebælt. Vi vedtog på et landsmøde, at den skulle vi kæmpe imod. I tilfælde af at der var et flertal her i Folketinget, der gik ind for faste forbindelser, ville vi gå ind og forsøge at præge den løsning, som man gik ind for, således at den blev til fordel for den kollektive trafik, og således at miljøet i de indre danske farvande og Østersøen ikke blev forringet. Det er ærlig talt det, vi prøver på at leve op til, og det kan godt ske, at det forbavser nogle af de herrer og damer, der sidder her, men det er altid meget rart at leve op til det, som et parti har vedtaget.

Når vi nu kommer med dette forslag om en boret tunnel, er det ærlig talt, fordi jeg synes, der har lydt så mange kønne ord i denne sag. Jeg synes, hr. Bilgrav-Nielsen sagde det næsten for pænt, fordi jeg er vidende om både fra de diskussioner, jeg har haft, og fra de artikler, jeg har læst, at der er mange, også embedsmænd, der er imod, at man laver en boret tunnel, fordi den kommer til at koste 200 til 300 mio. kr. mere end de andre løsninger, der findes. Det gør den, siger man, fordi man ikke har det, der skal til for at lave en boret tunnel, men det kan man få – man har det ikke til bildelen, men man har det til togdelen.

Samtidig er man bange for, at der ligger nogle store sten nede på bunden af Storebælt, og så koster det noget ekstra. I den forbindelse vil jeg

sige: Jamen betyder 200 til 300 mio. kr. noget, når det er 15 mia. kr., det drejer sig om, og når man kan lave en løsning, der af Danmarks Naturfredningsforening, Miljøstyrelsen og hvad ved jeg er blevet kaldt den eneste rigtige? Alle-rede for 4 år siden sagde Danmarks Naturfredningsforening ved professor Bagge, at den eneste rigtige løsning var en boret tunnel.

Jeg vil gerne her gøre opmærksom på, at jeg har lavet i hundredvis af pressemeddelelser om dette emne og har været med til at lave mange artikler om miljøet for at gøre folk opmærksom på, at der er nogle problemer her. Men alligevel er det, der nyder fremme, en lagt tunnel; fordi vi her i Danmark ikke har erfaring med borede tunneler, er man bange for, at der skal udenlandske ingeniører til Danmark for at vise, hvordan man laver borede tunneler. Dem har man lavet – temmelig store endda – i Japan. Jeg vil blæse på, hvis jeg skal opveje det mod havmiljøet, om en japansk ingeniør eller to skal hjælpe danske ingeniører med at finde ud af, hvordan man laver borede tunneler, for den knowhow, som vi kan få på den måde, kan bruges senere.

Jeg har heller ikke rigtig fattet, at Socialdemokratiet, når man siger det, SF har sagt, at bilerne stadig væk skal færges over Storebælt, og at man kun vil have en togtunnel på Storebælt, alligevel godt vil være med til at lave en boret tunnel under Øresund. Så har alle sagt: den med Øresund og en boret tunnel er god nok, det kan alle gå ind for, hvorfor kan man så ikke på Storebælt? Jamen 70 pct. af vandgennemstrømningen til og fra Østersøen foregår igennem Storebælt, mens det kun er 15 pct. i Øresund. Hvorfor forstår man det godt, når det gælder Øresund, men ikke, når det gælder Storebælt? Det er dér, problemet er, og det er baggrunden for forslaget.

Jeg kan heller ikke lade være med at sige, når jeg ser på den 2-meter-stak papirer, jeg har vedrørende Storebælt, at hvis man havde lyttet lige så meget til miljøfolk i en sådan sag, som man har lyttet til den stribe af økonomer, der, især mens hr. Arne Melchior var trafikminister, har lavet den ene rapport efter den anden om, hvor økonomisk godt det er at lave en fast forbindelse over Storebælt, så havde man fået en anden løsning end den, der nu foreligger, og som nok bliver vedtaget, fordi de partier, der har indgået aftale om den, tilsyneladende ikke vil hoppe fra den.