

Bemærkninger til forslaget

Udviklingen i vejtrafikken udgør et af de største problemer for såvel energibesparelser som for formindskelsen af luftforureningen.

Den stigning i transporterne, alle prognoser viser, betyder, at hverken begrænsninger i bilernes energiforbrug eller indførelse af USA-normer for deres udstødning vil hindre, at den samlede forurening fra trafikken samt energiforbruget stiger.

Skal problemet klares og udviklingen styres hen imod en bæredygtig transportstruktur, må mest muligt af trafikken flyttes fra vejtransporter til jernbane og hermed udbyggede kombinationssystemer mellem vej og bane. Etableringen af en fast jernbaneforbindelse på Storebælt er et vigtigt skridt i den retning.

Men motorvejen er ødelæggende for jernbanen.

Ud over de særdeles tungtvejende miljø- og energipolitiske argumenter mod motorvejsforbindelsen på Storebælt er det også den del af den faste forbindelse, der hersker stor usikkerhed om teknisk såvel som økonomisk. Der er ingen tvivl om, at det især er den, der udgør den tunge trussel mod det nære havmiljø med dens lange ramper og store afgravninger.

Dertil kommer, at den bliver *mindst* fem gange så dyr, som hvis jernbaneforbindelsen indrettes til også at kunne transportere biler i lighed med, hvad man nu bygger på Kanalen. For erhvervslivet vil biltogets forøgelse af tidsforbruget på ca. 10 min. i forhold til motorvejsbroen (i alt 35 min. inkl. ventetid, på- og afkørsel og overfart mod motorvejens 25 min.) være

betydningsløst i sammenligning med, hvad de sparede milliarder kan anvendes til af samfundsgavnligt investeringer, herunder mere påtrængende vejinvesteringer.

En jernbaneforbindelse burde efter SF's mening lægges i en boret tunnel hele vejen under Storebælt. Behandlingen af SF's beslutningsforslag herom B 47, Forslag til folketingsbeslutning om en boret tunnel under hele Storebælt (folketingsåret 1987-88, 1. samling, sp. 2508 og 4899 samt tillæg A sp. 2089) har da også vist, at det er den eneste løsning næsten uden problemer for miljøet og altså den fuldt forsvarlige. Det var den, Folketinget burde gennemføre, hvis man mente noget med de mange ord om miljø, økonomi og prioriteringer.

Det er vanskeligt at se, at der overhovedet *kan* argumenteres for motorvejsdelen af den faste forbindelse, landets miljømæssige og økonomiske situation taget i betragtning. Men ønsker man ikke ganske at opgave den, er det i hvert fald en forsvarlig mulighed at udsætte den, indtil der er kommet styr på, hvordan man klarer dette byggeri miljømæssigt, teknisk og økonomisk ansvarligt, og hvordan det harmonerer med en trafikpolitik, hvor det gælder om at afvikle transporterne hurtigt og effektivt, samtidig med at man tilgodeser de nødvendige krav om energibesparelse, formindskelse af luftforureningen og udbygningen af et velfungerende jernbanenet.