

[Margrete Auken]

get at bruge pengene til, og i øvrigt er samfundets investeringer til en moderne udvikling noget, man skulle interessere sig lidt bredere for her i samfundet, og det var måske værd at tage det med, inden man afgør, om man skal hænge den motorvejsbro på. Men det skal man i hvert fald først gøre, når alt det andet er på plads.

Gør vi det i omvendt rækkefølge, hvilket alt tyder på, kommer Danmark til at hænge som en motorvejsblindtarm på et Europa, der har et veludbygget jernbanesystem, og det bliver en syg blindtarm, dels på grund af svineriet og trafikvolden, dels på grund af de forringede muligheder, dansk erhvervsliv får ved således at være hægtet af.

Jeg skal på denne baggrund på SF's vegne fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget henviser til dagsordenen af 30. marts 1989 og pålægger regeringen at give DSB optimale betingelser for at udnytte den faste baneforbindingens konkurrencemuligheder på godstransporter.

I den forbindelse må sammenkoblingen med de svenske og vesttyske baner sikres, så Danmark deltager i udviklingen af det moderne europæiske jernbanenet.

Samtidig pålægges regeringen at iværksætte en undersøgelse af økonomien i vejforbindelsen på baggrund af de ændrede konkurrencebetingelser og øvrige økonomiske forskydninger.

Undersøgelsen skal afsluttes inden 3 måneder og tilstilles Folketingets Trafikudvalg.

Tinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 8).

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i debatten.

Søgaard (S):

Debatten omkring Storebæltsforbindelsen drejer sig i hvert fald i denne tid fortrinsvis om de 6 km motorvej, som man nu skal i gang med, samt om lønsomheden ved det samlede projekt i det hele taget, og fru Margrete Auken har jo ikke holdt sig tilbage her i dag. Som så mange andre kan hun jo udbrede sig meget over, om

det nu er lønsomt eller ikke lønsomt. Der er skrevet mange læserbreve, der er mange, der har gjort sig muntre over den måde, det sker på med hensyn til udviklingen af Storebæltsforbindelsen, og det kan man selvfølgelig gøre meget ud af, så længe projektet ikke er lavet færdigt. Først da kan man jo bevise, hvem der egentlig har ret, og hvem der ikke har ret.

Vi mener fortsat, at vi har ret, og derfor står vi som aftalepartner bag aftalen og vedkender os aftalen om denne forbindelse. Både i den politiske aftale og senere i anlægslovens bemærkninger bestemmes det jo, at første fase også skal omfatte forberedelse af overførsel af motorvejsforbindelsen mellem Nyborg og Sprogø, men at det nærmere omfang af disse forberedende foranstaltninger vil være afhængigt af det, man kalder anlægsøkonomiske overvejelser.

Det siges videre i den politiske aftale, at broen over Vesterrenden skal anlægges samtidig med jernbanetunnelen under Østerrenden og udføres som en lavbro og forberedes i et økonomisk forsvarligt omfang for senere tilføjelse af vejbaner omfattende 2 x 2 spor plus løsspør.

Det står altså både i den politiske aftale og i bemærkningerne til den anlægslov, som beskriver indholdet af Storebæltsforliget eller Storebæltsaftalen, og som er vedtaget.

I forbindelse med etapeopdelingen af Storebæltsforbindelsen havde vi selvfølgelig gerne set en klarere opdeling end den, der her er kommet til udtryk, og som nu skal iværksættes i forbindelse med vestbroen, men vi må også indrømme, at både arbejdsgangen og de økonomiske aspekter og risici omkring udviklingen, som er forelagt i denne forbindelse, har betydet, at den nuværende løsning ser ud til at være den rimeligste overhovedet.

I de forhandlinger, vi har haft med ministeren, har monteringen af vejdelene ved hjælp af montagekranen og de risici, der i denne forbindelse ville være ved afviklingen af togtrafikken, været drøftet. Det samme spørgsmål har ministeren jo også besvaret – delvis i hvert fald – i brevet af 12. oktober 1989 til Trafikudvalget, og her er angivet risiciene ved at have en stor montagekran sejrende med elementer på op til 6 t samtidig med, at togdriften er i gang meget tæt på.

Uanset på hvilket tidspunkt af arbejdsprocessen en sådan montering skulle foretages, er togdriften det første, der kommer i gang, og