

bevisning, at selv om det bliver nedstemt, bliver et lignende forslag vedtaget om to år, når diskussionen skal tages op igen.

Formanden:

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

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det var med en smule undren, jeg hørte SF's indlæg. Vi har i hele perioden kun hørt, at det er en miljøbombe, vi her er ved at lave. Nu hører vi fra fiskerne på Storebælt, at der aldrig har været så mange muslinger – det sagde ministeren i øvrigt også. Vi har heller aldrig set så mange skarve. Det er måske ikke så godt, men det er da bevis på, at der er fisk. Vi har heller aldrig haft så meget ålegræs, og vi har aldrig haft så megen iltning af vandet omkring Storebælt, som vi har i dag.

Jeg synes godt, SF kunne rose, når der nu endelig er noget godt ved et stort projekt, vi har lavet. Jeg synes også, SF kunne have trukket frem i denne redegørelse, som ellers var meget god, at problemet med de forurenede arealer i Korsør og Nyborg har fået en særdeles pæn løsning for alle parter. Ikke mindst for miljøet er det en særdeles god løsning, som jeg mener vi ikke kunne have lavet bedre, selv om vi havde arbejdet med det i mange flere år, end vi har gjort.

Jeg synes, det skal trækkes frem, at vi netop giver disse byer en chance for at udnytte de store arealer, der kommer ind i byen, og at vi ikke bruger mere til transport. Jeg vil gerne takke ministeren for, at dette udvalgsarbejde er kommet så langt og er så godt, som det er. Det skulle da også frem ved en sådan høring.

Nu ved jeg godt, at hr. Tommy Dinesen har været sømand. Men hvis vi nu tager alle de skibe på Kattegat og Spodsbjerg-Tårs – de sidstnævnte skal nok ikke ødelægge nattesøvnen for os – der tales om, og stiller dem op på linje og sejler frem og tilbage hele tiden med dem alle sammen, så har jeg siddet og regnet lidt på det, og det giver ca. 8 pct. af trafikken mellem landsdelene. 8 pct.!

Jeg tror på det, ministeren sagde, om, at billeden er tilbagebetalt på 14 år, og der er jo ikke nogen tvivl om, at jernbanedelen giver overskud og er betalt tilbage på 30 år. Jeg kan ikke se de store problemer, som SF har her.

Poul Andersen (S):

Indledende vil jeg gerne takke ministeren for redegørelsen, hvoraf det tydeligt fremgår, at Storebæltsforbindelsens økonomi er god. Det er også klart belyst i den redegørelse, som er oversendt fra A/S Storebælt til Trafikudvalget på et tidligere tidspunkt.

Det er klart, at der ved så stort et bygge- og anlægsprojekt vil fremkomme justeringer, tilpasninger og hændelser, som naturligvis også får økonomiske konsekvenser for projektets samlede økonomi.

De højt prioriterede miljøsyn, som man har tilgodeset ved opførelsen, har naturligvis også medført merudgifter. Her tænker jeg blandt andet på ændringerne af konstruktionerne, som er sket for at tilgodese det lokale havmiljø og vandgennemstrømningen.

Jeg synes så afgjort, at det er positivt, at opførelsen af Storebæltsforbindelsen har taget videst muligt hensyn til miljøet, og disse positive miljømæssige erfaringer har vi naturligvis brugt ved planlægningen af Øresundsbroen. Men erfaringerne vil vi kunne bruge også i fremtiden til gavn for såvel miljøet og beskæftigelsen som til eksport af knowhow.

Som vi alle ved, har uheldet med vandindstrømningen i oktober 1991 medført ekstraudgifter og en ændring af DSB's vilkår, hvilket vi har imødekommet med aftalen om finansloven for 1995. De af ministeren oplyste ændrede tilbagebetalingsvilkår for DSB står vi selvfølgelig ved, men jeg havde naturligvis gerne ligesom ministeren set, at DSB havde et forspring på tre år, inden biltrafikken begyndte, men det lader sig af praktiske grund ikke gøre.

For at debatten ikke helt skal tilsidesætte det, det hele handler om, nemlig at vi med opførelsen af Storebæltsforbindelsen har sikret en infrastruktur, som forbinder landsdelene til glæde for befolkningen, vil jeg slutte med at nævne de nyeste tal fra en opinionsundersøgelse fra Sonar – selv om hr. Tommy Dinesen ikke tillægger det den store værdi – som er offentliggjort i Storebæltforbindelsens Nyhedsbrev fra november måned, og som klart viser, at der er en stigende positivitet og stolthed i den danske befolkning over den kommende Storebæltsforbindelse.

Vi må heller ikke glemme, at vi med Storebæltsforbindelsen også har sikret os den nødvendige infrastrukturelle udvikling til gavn for beskæftigelsen og erhvervslivet på begge sider af broforbindelsen, og i den forbindelse, som hr. Kaj Ikast også omtalte, de gode forhandlinger –