

§ 9-forhandlingerne – der nu er blevet afsluttet, om henholdsvis Nyborg og Korsør, hvor man har fået tilgodeset lokalområderne på en rimelig god måde. Der er tilfredshed lokalt over det.

Alt i alt er Storebæltsforbindelsen et projekt, der vil styrke Danmarks fremtidige udviklings-evne.

Jeg skal gøre opmærksom på, at vi ikke kan støtte SF's dagsordensforslag. Vi synes, det er utrolig sympatisk, men vi har en aftale, og i den aftale er der også helt klart beskrevet, at den bliver taget op til revision.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg nåede ikke at få svaret hr. Kaj Ikast, fordi han let og adræt sprang ned fra talerstolen. Der var jo fart på, så han må meget undskylde.

Når ikke jeg har taget det med hensynet til miljøet med, er det, fordi jeg ikke havde mere taletid. Jeg skal gerne komme tilbage til det i anden runde, men jeg kan godt lige kommentere, når jeg har et par sekunder mere, at jeg ikke er overbevist om, at miljøet i Østersøen bliver bedre. Det tror jeg ikke, man kan se af byggeri, der ikke er færdigt endnu. Det afhænger helt af, hvor mange storme der kommer, og hvor meget strøm der er igennem Storebælt osv., så jeg synes, det er lidt tidligt at sige, at det her lige-frem er bedre, end det var før. Så skulle vi jo bare bygge nogle flere broer! Jeg kan forstå, at det også er det, hr. Kaj Ikast gerne vil, men at det ligefrem skulle være løsningen på alt, tror jeg ikke på.

Svend Heiselberg (V):

Der er mange udsagn, der til dato er blevet gjort til skamme, når vi både her i Folketinget og i den offentlige debat har diskuteret infrastruktur og store trafikinvesteringer i Danmark.

Vores problem er ikke, at vi har brugt for mange penge på anlægsinvesteringer, men at vi har brugt for få. Det har vi gjort, selv om vi fra regeringen fik Trafikhandlingsplan 2005, som påpeger en trafikstigning på omkring 50 pct. i den kommende halve snes år. Gjorde vi det rigtige, satte vi mere gang i eksempelvis motorvejsbyggeri, end tilfældet er.

Vi vil have højnet trafikikkerheden. Mange mennesker bliver dræbt eller mister deres før-lighed på grund af for dårlige veje. Men hver gang det bliver diskuteret, er der nogle venstre-fløjsgrupper, som påberåber sig alverdens ulyk-ker med ødelæggelse af natur og miljø, edder-

fugle, knopsvaner, sæler, muslinger og ålegræs, hensynet til den kollektive trafik osv. Alt sam-men forsvinder, og så møder de mere eller min-dre selvbestaltede, bedredende miljøfanatike-re fra organisationer og læreanstalter op og udbreder sig med alverdens visdom eller man-gel på samme.

På den anden side er det godt, at vi har et samfund, hvor vi har retten til at kunne føre for-skellige synspunkter frem. Problemet er blot, hvis det handlingslammer politikerne i at træffe de rigtige beslutninger.

Derfor skal vi også glæde os over, at det store flertal her i Folketinget i 1980'erne traf beslut-ningen om, at der skulle bygges en fast forbin-delse over Storebælt. Det ville SF ikke være med til. Jo, efterfølgende ville de gerne – det skulle blot være en gravet tunnel fra kyst til kyst. Jeg ved af erfaring, at hr. Tommy Dinesen ikke selv vil ned i en sådan tunnel, så under alle omstæn-digheder ville det have været en dårlig løsning.

Det, vi kommer til at opleve, og som fremgik af ministerens indlæg, er, at den faste forbindel-se over Storebælt foruden at binde Danmark sammen også er en god forretning. Alle seriøse beregninger viser, at biltrafikken vil stige til langt over det, som blev lagt til grund for de økonomiske beregninger, da man besluttede sig for den faste forbindelse.

Som allerede nævnt udgjorde anlægsbudget-tet ved projektets start knap 18 mia. kr. i 1988-priser, og det er i 1992 justeret til ca. 21,6 mia. kr. i 1988-priser. Budgetjusteringen er sket som følge af Østbroens udførelse som hænge-bro, tunneluheld og miljøforbedrende foran-staltninger. Vi kan altså fastslå, at anlægsbud-gettet er fastholdt uændret siden 1992, og at ren-tabiliteten af projektet er meget positiv.

Vejdelen vil være tilbagebetalt efter 14 år, og projektets låneomkostninger udgør for tiden 7 pct., så jeg synes, der er grund til at glæde sig over, at omkostningerne ikke er løbet løbsk på trods af tunnelbranden, der blev en kostbar affære. Men her var en forsikring, og lad mig til-føje, at jeg går ud fra, at man sikrer sig, at forsik-ringsselskaberne kommer til at betale hver en krone, de er forpligtet til. Men det får vi mulig-hed for at bore i ved en anden lejlighed, og det vil også blive gjort.

Efter planen forventes det, at det første testtog kører igennem Østtunnelen ultimo 1995. Godstog vil kunne benytte tunnelen i løbet af 1996 og persontog ved årsskiftet 1996-97, og endelig er der vejforbindelsen, som forventes åbnet i for-