

[Ikast]

store arbejdsløshed, fordi der er mange arbejdspladser, vi dermed sætter i gang i disse år, hvor det er nødvendigt at få dem i gang. Derfor kan vi ikke blive ved med at udskyde dette projekt. Men vi er fra vor side helt tilfreds med anlægget, som det er forelagt her i dag, både funktionelt, teknisk og med hensyn til den procedure, der skal bruges hele vejen til orienteringen under byggeriet, indtil det er endeligt færdigt.

Der er fra mange sider – særlig fra fru Margrete Aukens side – stillet spørgsmål vedrørende økonomien. Der kan stilles mange prognoser op, men det sjove af det hele er, at uanset hvor dårlige prognoser, vi tager, giver dette projekt overskud for bildelen. Det har jeg aldrig kunnet forklare fru Margrete Auken, og det opgiver jeg hermed, fordi det nu står fast.

Miljømæssigt set foreligger der en godkendelse fra alle, der har forstand på dette. Selvfølgelig kan man gå ud og spørge en hel masse mennesker, som man mener har samme religiøse overbevisning som én selv, om de ikke kan se det og det problem, og så kan man få et enkelt svar af den slags, man ønsker.

Set med de store, brede linjer er hele miljøudforskningen af dette projekt i orden. Dermed sikrer vi, at infrastrukturen kører igennem, og at hele projektet står færdigt til tiden.

Hvad angår den boret tunnel eller en sænk-tunnel, er vi gået med til en boret tunnel, skønt vi ved, der kan være visse risici forbundet med det. Men man må have for øje, at det kan der være i et hvilket som helst projekt af den størrelse, som vi bygger her, og det er der i hele ministerens oplæg til Folketinget taget hensyn til.

Vi kan kun anbefale denne redegørelse.

**Tommy Dinesen (SF):**

Lad mig begynde med nogle generelle SF-synspunkter til ministerens redegørelse og derefter kommentere de enkelte punkter.

Som det er almindelig kendt, har SF i lighed med forskellige græsrods- og miljøorganisationer bevæget sig fra holdningen: fortsat færgefart, ingen fast forbindelse, til et ja til en boret tog-tunnel under hele Storebælt. Jeg er selv af den opfattelse, at dette har været fornuftigt, og denne holdning har medvirket til, at forligsparterne har måttet tage argumenterne om havmiljø og vandgennemstrømning til og fra Østersøen alvorligt. Forligsparterne, der med denne re-

degørelse cementerer deres broderskab, har ikke bare kunnet afvise modstanderne af den løsning, der er vedtaget, som en flok maskinstormere, der sagde nej til alt.

Både SF, »Scanlink? Nej tak«, Landsforeningen mod Storebæltsbroen, NOAH, Greenpeace, Dansk Cyklist Forbund, Korsør Lystfiskerforening og erhvervsfiskerne, som har deres daglige arbejde på Storebælt og i Østersøen, har advaret imod den vedtagne løsning, men de har alle påpeget det umådelig vigtige i den miljøjørgtige løsning, nemlig en boret tog-tunnel under hele Storebælt. Nogle vil have en biltog-tunnel, andre en tunnel alene til tog, men der er ikke de store afvigelser.

Dette er gjort ud fra den holdning, at alle – måske undtagen forligsparterne – er klar over, at hvis vi skal bevare vores fælles jordklode, skal forureningen nedsættes, hvilket bedst gøres ved at støtte den kollektive trafik og begrænse den individuelle mest muligt.

Hvis der er nogle, der har en anden opfattelse, er det, fordi de ikke lytter eller bruger den sunde fornuft.

Vi står nu her med denne redegørelse, og den har ikke bare fået forligsparternes stemmer – De Radikale er nu også med i broderskabet, desværre. Betyder det, at det vil være umuligt at omgøre denne andenetapeløsning til noget andet og bedre, som jeg før har beskrevet? De Radikale løber vel ikke fra en indgået aftale – vel, hr. Larsen-Ledet? Og det gør Socialdemokraterne sikkert heller ikke – vel, hr. J.K. Hansen? Det får vi formodentlig et svar på fra ordførerne – og et af dem er sådan set kommet – fordi vi i SF vil gå langt for at begrave anden etape i bildelen, ingen tvivl om det!

Jeg skal herefter kommentere de enkelte afsnit i ministerens redegørelse, og det omhandler først anlæggets udformning.

Som noget positivt kan det anføres, at rampen ved Halsskov Rev er fjernet, og at der ikke anlægges en ny ø, men i stedet for skabes en større ø. Men at det er nok til at bevare miljøneutralitet i havområdet, er der ikke ret mange der tror på. Hr. Ikast gjorde, må jeg indrømme. Men det var vist noget med religiøsitet og sådan noget. Det er meget muligt, at jeg er religiøs på dette område. Men vi tror ikke på, at man klarer problemerne dermed. Der er heller ikke nogen, der har sagt, at der ikke sker noget i 20 til 30 km's strækning på begge sider af Korsør-Nyborg; det ved alle.