

[Tommy Dinesen]

Desuden sker der for øjeblikket i de danske farvande et større iltsvind – ja, man taler om det hvide liglagen på bunden af havet – og det bliver nok ikke bedre med en fast forbindelse.

Derfor synes jeg, der ligger et enørmt ansvar på broderskabspartiernes skuldre.

I afsnittet »Syns til omgivelserne« omtales, at den kompenserende uddybning af havbunden nu kun bliver ca. 9,5 mio. m<sup>3</sup>, afhængigt af, hvilken konstruktion man vælger til Vestbroen. Vi spørger uvilkårligt os selv, hvorfor man ikke sparede dette indgreb i havbunden og valgte en boret tunnel, som også ville være billigere. Det hænger naturligvis sammen med kravet fra de borgerlige partier om, at broen mellem Fyn og Sprogø, Vestbroen, skal være til både biler og tog, en bro, som gøres klar til begge dele samtidig.

Har de borgerlige ikke her fanget Socialdemokraterne i en rævesaks? Sådant kommer man ikke ud af uden men. Ville Socialdemokratiet kunne holde til, at vi fik en uudnyttet bilvej strittende i luften, manglende det sidste stykke fra Sprøge til Sjælland? Et monument af den art ville vi i SF foretrække frem for en billed på Storebælt. Det siger lidt om, at kampen vil fortsætte.

Anlægsbudgettet er opgjort til 17.850 mia. kr. og sandelig om det ikke i dette afsnit fortælles, at en boret tunnel er økonomisk konkurrencedygtig over for sænketunneler. Den borede løsning fører ny teknologi til Danmark. Det argument har SF fremført tidligere, så den erkendelse hilser vi da med glæde.

Der er også rosende ord om en boret tunnel under Østerrenden for dens væsentlige miljømæssige fordele. Hvorfor man ikke har villet lytte til SF eller har kunnet støtte vort forslag om en boret tog-tunnel hele vejen under Storebælt, er simpelt hen uforståeligt, især med de argumenter, forligsparterne selv bruger. Men det hænger selvfølgelig sammen med det kompromis, som løsningen i høj grad er et udtryk for, nemlig at den ene part mistror den anden.

Rentabiliteten betragtes særskilt for bane- og bildelen, og der gøres opmærksom på, at DSB mister indtægten fra biloverfarten, og det er på et år et sted mellem 400 til 500 mio. kr. Så man må håbe, at DSB får mulighed for at bruge de ca. 3 års forspring, de har, inden anden etape er færdig.

Men igen, undskyld gentagelsen: Hvis DSB havde stået for al overførsel mellem landsdelene, så var der ikke behov for tilskud via skattebilletten i fremtiden. DSB ville simpelt hen kunne hvile i sig selv, hvis ellers den forhenværende generaldirektørs ord står til troende.

Bildelen skal jeg ikke sige mere om. Den vil fru Margrete Auken komme ind på i et senere indlæg.

I beskæftigelsesafsnittet står der følgende interessante passus:

»Den etapevise afvikling af færgeoverfarterne på Storebælt er i denne forbindelse en positiv ting.«

Man erkender altså, at det er en dårlig løsning, man har valgt.

Ellers synes jeg, det lader til, at viljen til at give de nuværende ansatte andre job er der. Det skal der naturligvis lyde en tak for. Men alligevel forbavses man, når det nu kommer frem, at der i EF forventes vedtaget et direktiv allerede i 1989 med ikrafttræden i 1990, som ikke undtager DSB fra licitationspligten. Dette kan nemt betyde, at en del af bro- og tunnelbyggeriet går til udenlandske entreprenører.

I de mange diskussioner og møder, jeg har deltaget i, er dette et emne, der har optaget mange. Tilhængerne af en fast forbindelse har altid bedyret, at det blev dansk arbejdskraft. Men siden er der altså kommet noget, der hedder det indre marked, og det får også betydning her.

Den sammenfattende vurdering fra ministerens side er, at nu må man holde op med at kritisere og acceptere det, forligsparterne og De Radikale er enige om, positiviteten, som regeringen så gerne ser. Det kan vi ikke love fra SF's side, hvilket jeg forhåbentlig har begrundet, så alle har fattet det. Vi vil bekæmpe bildelen, så længe det kan lade sig gøre. Og i politik kan som bekendt alt ske.

SF har peget på og stillet forslag om den rigtige løsning for miljøet, for trafikken og dermed også for samfundet. Det vil aldrig blive glemt. Broderskabet har et stort ansvar for dette Danmarks hidtil dyreste byggeri. Fremtiden vil vise, hvem der har ret.

**Svend Heiselberg (V):**

Beslutningen om den faste forbindelse er truffet, og ministerens redegørelse er tænkt som en opsummering af anlægsloven og en redegø-