

[Robert Christensen.]

forsyning og komme af med deres varer over vestlige havne som Esbjerg og de nordtyske havne, mens vi derimod har om ikke den svageste så i hvert fald en meget svag erhvervsudvikling i den sydøstlige del af landet. Og skulle der så følge en erhvervsudvikling med en brobygning, vil den i hvert fald falde på et sted, hvor der er brug for den. Derfor synes jeg, det vil være rigtigt, at såvel trafikministeriet som trafikudvalget også tager med i deres overvejelser at modtage et eventuelt tilbud om bygning af en bro over Fehmarnbælt, og når trafikministeren lod sig interviewe i tv-avisen en aften og sagde, at en bro over Fehmarnbælt er noget, vi overhovedet ikke vil beskæftige os med før 1985, altså på det tidspunkt, hvor de to andre store trafikproblemer skulle være løst, finder jeg, at det var en noget arrogant udtalelse af trafikministeren. Jeg vil gerne anbefale, at man også overvejer den mulighed, der er i at lægge den tunge transport gennem landet på den lettest mulige måde.

Per Federspiel: Det, der har kaldt mig frem, er den noget summariske behandling, ministeren har givet to trafikproblemer, hvoraf i hvert fald det ene tidligere har haft hans næsten entusiastiske interesse.

Det første af dem, jeg sigter til, er forbindelsen over Samsø. Nu er det væsentligt — det kan jeg være enig i — at det første trafikproblem, der må løses, er forbindelsen mellem Øst- og Vestdanmark, men det er ikke det eneste. Man må også tænke på, at Fyn ikke egner sig til at være trafikprop. Forbindelsen over Fyn-Store Bælt har ingen interesse for det nordlige Jylland, og dette var motiveringen for Samsøforbindelsen. Samsøforbindelsen kan efter de beregninger, der er foretaget, økonomisk hvile i sig selv, og jeg synes nok, ministeren burde gøre hele dette spørgsmål til genstand for mere end en rent trafikal undersøgelse.

Der er betydelige erhvervsmæssige interesser knyttet til enhver broforbindelse. Det er en erfaring, man har gjort overalt i verden, at hvor landsdele, der har været adskilt ved bjergkæde, sump, havarm, eller hvad det kan være, er blevet forbundet, er der sket en betydelig erhvervsmæssig udvikling på begge sider af området. Men også for

Nordjylland er det vigtigt, at forbindelserne forbedres, og dér er utvivlsomt Samsøforbindelsen den, der er bedst egnet til at aflaste både Store Bælt og Fynsforbindelsen.

Det andet spørgsmål, som ministeren affeier endnu mere summarisk, og som hr. Robert Christensen var inde på, er den aldeles nødvendige forbindelse sydpå. Jeg hørte ministeren ved fremsættelsen sige, at man ikke i regeringen ville tænke på dette før i 1980, og senere i tv, at man havde givet det en yderligere udsættelse på 5 år. Det har vakt betydelig forundring blandt dem, der har beskæftiget sig med dette spørgsmål. Der er i de kredse, der har arbejdet ihærdigt og tilrettelagt alle de tekniske muligheder for bygningen af en Østersøforbindelse, forbløffelse over det standpunkt, man her har taget fra ministerens og regeringens side.

Forholdet er nemlig det for at sige det ganske enkelt, at det, der gør en Østersøforbindelse til en nødvendighed, er den umiddelbart forestående bygning af Øresundsbroen, og dér ser jeg, at ministeren drager den slutning, at når vi nu har fået denne Østersøforbindelse, vil alle svenskere og nordmænd og finner, og hvem der ellers kommer nordfra, køre hele den lange vej over Store Bælt og ned igennem Slesvig-Holsten for at komme sydpå. Det er 170 km længere, end det er at tage den direkte fugleflugtslinje. Det slider på vore veje, og der er ingen mennesker i Sverige og Norge, der vil finde på noget så forrykt som at sende deres transporter undtagen måske jernbanetransporterne over Store Bælt, Fyn og Slesvig-Holsten. Men det, der vil ske, er, at denne trafik enten vil fortsætte med at gå over Østersøen, Trälleborg-Sassnitz, og de andre ruter fra Sverige til den tyske nordkyst, eller de vil presse sig på ved færgeforbindelsen, som ikke vil være i stand til at bære den trafik. Der går i øjeblikket ca. 3 mill. t jernbanetrafik over Trälleborg-Sassnitz; tallet vil vokse i løbet af det tiår, som ministeren vil sætte sig roligt hen og tænke i, til i hvert fald det dobbelte. Det vil sige, at vi med den trafik, der er fra Danmark sydpå, vil kunne regne med en godsmængde alene på statsbanerne, som ministeren jo lægger særlig vægt på, og som man ikke må konkurrere med, på ca. 10 mill. t om året. Det er ganske betragtelige indtægter, som man uden videre fejler af bordet, fordi man