

[Elsebeth Kock-Petersen.]

for at få tilskud fra EF til dette projekt. Det vil altså sige, at det lånebehov, som dette projekt vil være med til at skabe, i vid udstrækning vil forøge Danmarks økonomiske problemer.

Alligevel bliver der fra hr. Lowzows og kristeligt folkepartis side sagt, at uanset dette ønsker man altså, at denne forbindelse skal gennemføres så hurtigt som muligt. Jeg må også forstå, at det er trafikministerens og socialdemokratiets synspunkt, at uanset denne økonomiske situation skal vi altså gennemføre dette projekt så hurtigt som muligt. Hr. Glensgård sagde, at man på grund af den økonomiske situation ikke mente, det var korrekt at gennemføre dette projekt nu.

Det, forslagsstillerne vil lægge vægt på, er, at når gennemførelsen af et sådant projekt vil betyde en så voldsom belastning af den økonomiske situation, må man alene ud fra de økonomiske betragtninger — det er tilstrækkeligt til at begrunde det — kræve meget, meget stærke argumenter for, at projektet skal gennemføres netop nu. Der er jo foretaget undersøgelser, og der ligger rapporter fra lang tid tilbage; der er rapporter fra 1972, og der er den sidste rapport fra 1975. Så siger man, at nu ligger der jo en masse papir og rapporter på det, og så må det være undersøgt tilstrækkeligt.

Jeg vil imidlertid tillade mig at komme med nogle kommentarer til nogle af de ting, der bliver fremdraget i disse rapporter. Man siger, at denne bro, denne faste forbindelse, også når man taler om biltog, vil have en meget stor rentabilitet: det vil virkelig kunne betale sig at bygge en sådan fast forbindelse, og i 1972-rapporten regner man med at der vil ske næsten en tredobling af trafikken, også selv om man beholder færger. Men allerede 3 år efter, nemlig i 1975, finder man ud af, at det alligevel ikke ser ud til, at torøgelsen vil blive så kraftig, så man nedsætter prognosen med 20 og op til 40 pct. Jeg synes, det må give anledning til eftertanke, at man i løbet af så kort tid vil ændre prognosen så radikalt.

Det er endvidere bemærkelsesværdigt for en sådan prognose, at devisen er den: jo flere biler der kører over, jo mere rentabelt er hele foretagendet, uanset om denne trafik er produktiv eller ej. Der er et andet for-

hold, jeg vil fremhæve: jeg synes netop ikke, at man i disse undersøgelser har prioriteret erhvervstrafikken højt nok. Jeg mener ikke, at vi skal bygge en fast forbindelse, for at man kan komme en halv time hurtigere over, når man skal besøge familie; det afgørende må være hensynet til erhvervslivet.

Så måtte det også være naturligt at spørge: ja men vil en fast forbindelse så være mere rentabel end det, man har nu? Der har man i trafikudvalget spurgt trafikministeren, og trafikministeren indleder besvarelsen af spørgsmålet om DSBs indtægter og udgifter ved færgefarten med, at det kan han ikke rigtig give nogen oplysninger om, begrundet i, at det ville være at oplyse om noget, der ville kunne komme til at skade DSB. Jeg mener, der måtte være mulighed for at få belyst forbindelsen over Store Bælt ud fra en rentabilitetsmæssig beregning. Hvordan kan man ellers vurdere, hvad der er mest rentabelt?

Jeg vil videre sige, at når både hr. Søgaard og hr. Lowzow påpeger, at nu må vi have den Storebæltsforbindelse bygget hurtigst muligt, bl. a. begrundet i H-H-forbindelsen, som var til debat for ikke så mange dage siden, så må man da have lov til at spørge for det første: kan det virkelig være meningen, at disse to projekter skal hænge så kraftigt sammen? Ville det ikke være naturligt at stille sig selv det spørgsmål: hvorfor skulle trafikken, f. eks. den internationale trafik, transittrafikken, køre over H-H-linje og Store Bælt, ville det ikke være mere naturligt at bruge Fugleflugtslinjen, hvorfor køre denne omvej? Jeg mener endvidere at kunne huske, at trafikministeren efter Øresundsftalernes behandling her i tinget, hvor Saltholm lufthavn jo netop faldt ved finanslovsafstemningen, efterfølgende gav udtryk for, at man herefter måtte betragte Storebæltsforbindelsen isoleret.

Jeg vil endvidere påpege den ulempe, der kan fremkomme ved, at man etablerer en fast forbindelse, at der højst sandsynligt ville ske det, at det ville gå ud over de andre øst-vestforbindelser, der findes. Det er ikke helt usandsynligt, at det ville betyde en sænkning af serviceniveauet for trafikken, hvis denne faste forbindelse i alt for vid udstrækning kommer til at gå ud over de andre øst-vestforbindelser.

Jeg må da også stille mig undrende over