

[Sigsgaard.]

mest udviklet: prøv at spørge på Møn, på Lolland-Falster, på Langeland. Man skal ikke have nogen forestillinger om, at en fast forbindelse over Store Bælt vil afhjælpe de skævheder mellem landets forskellige dele, mellem Øst- og Vestdanmark, som bør afhjælpes; den afhjælpning må ske på anden måde.

Min konklusion må derfor blive, at der ikke bør etableres en fast forbindelse nu. Hvis et flertal vil fastholde, at der skal være en fast forbindelse, må jeg sige, at det i hvert fald så bør være et andet projekt end det, man arbejder med, og det mest fordelagtige projekt i så fald vil være en ren jernbanetunnel, som ikke overfører biler. Alle taler jo om prioritering af den kollektive trafik, alle indser — i hvert fald i ord — nødvendigheden af, at en større del af trafikmængden går over ikke mindst på jernbanetrafikken. Der ville en ren jernbanetunnel for alvor være et bidrag, den ville udkonkurrere megen indenrigsflyvning, og det ville betyde mindre forurening, ville betyde mindre energiforbrug, ville betyde, at man kom direkte fra bycenter til bycenter, og ville betyde billigere transport. Jeg ville se med stor fornøjelse på, at en væsentlig del af indenrigsflyvningen blev udkonkurreret. Den ville mindste godstransporten på landevejene, de fleste ville lade bilen stå, hvis rejsen er erhvervsmæssig og man på 2-3 timer kan komme mellem Århus og København, og er det en fritidsrejse, der er tale om, kan man jo tage bilfærgen.

Løsningen med tunnel og biltog, som hr. Guldberg talte en del om, er vi ikke så meget for, den indeholder ikke den klare prioritering af den kollektive trafik, som vi mener er nødvendig, og som ville svare til de ord, som man siger fra så mange forskellige sider, også fra trafikministerens side, og hvor broen svarer slettest muligt til de ord om den kollektive trafik.

Men værst er selvfølgelig den bro, som er vedtaget, det er den værst tænkelige løsning af alle, det er den dyreste løsning, og personaleforbruget bagefter er jo altså minimalt, medens energiforbruget er maksimalt. Beskæftigelsesforholdene i Korsør og Nyborg og omegn ville blive katastrofale. På godsområdet må man forudse at DSB måske ville blive helt udkonkurreret til stor skade

for alle andre end vognmændene. Opprioriteringen af den kollektive trafik bliver der ikke noget af med den løsning, som er vedtaget.

Om der så skal være bro eller tunnel på de 4 km strækning, som Østerrenden udgør, vil vi ikke blande os noget særligt i. Det væsentlige nu er, at det store broprojekt i det hele taget i det mindste udsættes. Det er det, forhandlingen bør dreje sig om, og det ville være forkert at bruge for megen tid på en detalje som den, det radikale forslag går på. Det er ikke nogen betydningsløs detalje, men i forhold til den store sag er det et detailspørgsmål.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Der er stillet nogle spørgsmål, som jeg føler skal besvares, men først vil jeg da gerne udtrykke min glæde over, at det synes, som om der i denne sal er et ganske klart flertal for, at der skal tilvejebringes en fast forbindelse mellem Sjælland og Fyn. Hvorvidt man så vil have den over eller under vandet, er et spørgsmål, der må diskuteres. Der er erklæret forskellige synspunkter. Regeringen mener, at den vedtagne lov er den rigtige, men vi er selvfølgelig åbne over for diskussionen.

Så spurgte hr. Glensgård om forskellige ting og bl. a. om, hvad vælgerne mener om disse ting. Jeg kan ikke dy mig for lige at oplyse om den Observaundersøgelse, der er foretaget. Nu vil jeg ikke påstå, at dette ting regerer på grundlag af opinionsundersøgelser overhovedet, men det kan dog være ganske interessant at vide, at 67 pct. af befolkningen gik ind for en broløsning, 5 pct. for en tunnelloøsning, 11 pct. var ligeglade, og 17 pct. havde ikke taget stilling. Det er en ganske interessant bedømmelse af situationen, men naturligvis ikke afgørende for tingets beslutning.

Hr. Glensgård spurgte, hvad jeg mente med på længere sigt at forbedre beskæftigelsen, og det kan passende føjes sammen med det, hr. Sigsgaard sagde om, at det ville være katastrofalt for beskæftigelsen i Nyborg og Korsør.

For det første er jeg ganske enig med dem, der har sagt, at påbegyndelsen af et sådant anlægsarbejde naturligvis vil sætte en aktivitet i gang på en lang række områ-