

[Elsebeth Kock-Petersen.]

udtryk for, men jeg vil godt allerede på nuværende tidspunkt komme med nogle principielle synspunkter.

Jeg har i betænkningen angivet en række synspunkter som værende dem, jeg lægger vægt på i vurderingen af, om vi skal have en fast forbindelse, og om vi skal have en fast forbindelse nu.

Dertil må føjes det økonomiske problem. Der er jo ingen, der vil påstå, at Danmark i disse tider ligefrem har overskud til at kunne gå i gang med så stort et projekt. Det bliver sagt, at vi bare kan låne pengene i udlandet. Jeg mener dog, at det er en fantastisk økonomisk vurdering, at det ikke belaster Danmark, hvis vi låner pengene i udlandet. Det belaster selvfølgelig også Danmark, når vi yderligere skal låne penge, og man må da spørge dem, der går ind for, at vi skal bruge så mange milliarder nu, om de dog ikke har ting, de mener man må prioritere langt højere end denne faste forbindelse.

Når det videre er blevet sagt, at nu har man jo snakket om Storebæltsforbindelse så mange år, og der er jo ikke sket nogen ændringer, ja, så må jeg da sige, at de spørgsmål, jeg har stillet i trafikudvalget, sandelig burde være stillet, dengang man behandlede selve lovforslaget. Det blev de ikke, og derfor kan jeg ikke se, at man kan sige, at hele problematikken blev helt afdækket dengang.

Eksempelvis svarer trafikministeren jo, at man vil kunne forbedre færgefarten kraftigt ved at indsætte 6 superfærger i stedet for det eksisterende antal færger, og at det også ville betyde en kraftig nedsættelse af driftsomkostningerne. Jeg synes, det er fantastisk, at man vil gå i gang med så stort et projekt uden at have undersøgt, hvorledes vi kan forbedre den eksisterende færgefart. Det fremgår nu af ministerens egne oplysninger, at der er mulighed for en kraftig forbedring af denne færgefart.

Man har videre lagt vægt på disse rentabilitetsundersøgelser, som jeg ikke skal gå videre ind i, men dog spørge hr. Søgaard, når han påstår, at man går glip af en gevinst på 4-5 mia kr., hvis ikke vi bygger den bro nu, hvordan de 4-5 mia kr. kommer ind i vores kasse. Det tror jeg er lidt af en for-

drejning af de rentabilitetsundersøgelser, der foreligger.

Det er endvidere sagt — og det er vel også et af de argumenter, trafikministeren har anvendt nogle gange — at det vil gavne beskæftigelsen, men altså uden at man ser på de tusinder — der er angivet 2.000-4.000 — arbejdspladser, man permanent nedlægger ved at bygge denne faste forbindelse.

Jeg ville gerne have, hvis trafikministeren kunne besvare et par spørgsmål. Jeg ville gerne spørge, om trafikministeren og regeringen er af den opfattelse, at såfremt dette forslag bliver nedstemt, såfremt biltogsforlaget bliver nedstemt, såfremt lovforslag nr. 133 bliver nedstemt, så vil man straks benytte den bemyndigelse, der er i 1973-loven, til at gå i gang med projektet. Jeg mener, det har stor betydning at få oplyst, om trafikministeren og regeringen er indstillet på, at nu vil man faktisk gå i gang på mandag med at sætte disse store ting i gang. Man vil ikke udskyde det, man vil ikke drøfte det videre med folketinget, man vil gå i gang så hurtigt som muligt. Jeg vil gerne have at vide, om det er en korrekt forståelse af de tilkendegivelser, vi tidligere har fået fra trafikministeren.

Men som sagt, jeg mener, der er en lang række synspunkter, som ikke er blevet afdækket tidligere, og jeg vil da også pege på netop de argumenter, der er i betænkningens bidraget. Der er ikke tale om, at færgerne ikke kan dække det behov, der er for overførsel af biler og tog; det er der ingen der påstår. I de udregninger, man lægger til grund, påregner man en fantastisk udvidelse af hele biltrafikken, og det har dog ellers ikke været indtrykket, at det var den side af trafikken, vi skulle fremme. Jeg har ellers haft indtryk af, at trafikministeren stod på den linje, at det var den kollektive trafik, man skulle satse meget på.

Videre er det også blevet sagt — det blev også sagt af trafikministeren ved første behandling — at man sandelig må tage hensyn til Sverige i denne sag. Men dér fremgår det jo netop af betænkningen fra 1968, og det fremgår af en besvarelse, trafikministeren har afleveret, at der er tale om, at transittrafikken ikke bruger vejen over Store Bælt, men bruger Fugleflugtslinjen. Det er dog også den korteste vej for den kontinentale