

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tænkning, mener jeg at burde knytte et par enkelte bemærkninger til det.

For det første siger fru Elsebeth Kock-Petersen, at færgerne kan dække behovet mange år fremover. Er der nogen, der er i tvivl om det? Storebæltsbroen skal ikke bygges, fordi vi ikke kan komme over med færger, men fordi det er fordelagtigere at bygge en bro.

Dernæst vil jeg sige, at det ikke er rigtigt, når fru Elsebeth Kock-Petersen siger, at jeg regner med, at personbiltrafikken i 1985 vil blive 3-5 gange så stor og lastbiltrafikken 4-7 gange så stor over Store Bælt som i dag. Hvor og hvornår har jeg sagt det? Man burde i stedet for at postulere noget sådant have anmodet om at få et af mine svar til udvalget optrykt som bilag til betænkningen; så kunne alle have læst, hvad jeg virkelig har sagt.

På anmodning af udvalget er der opstillet forskellige regneeksempler. Et af disse siger, at selv hvis man regner med en vejtrafik, der ligger 40 pct. lavere end angivet i 1972-rapportens prognose, så vil brotaksten for personbiler og lastbiler kunne sættes til 30 pct. af de nuværende færgetakster, såfremt man ønsker broen betalt over en 20-årig periode regnet fra åbningsåret. Hvorfor siges der så ikke noget om det?

Jeg har tillige gjort det klart, hvilke forudsætninger disse regnestykker er baseret på, og jeg må henvise til at læse mit svar til udvalget én gang til.

Det tredje spørgsmål er, at fru Elsebeth Kock-Petersen siger, at den faste forbindelse begunstiger den individuelle trafik på den kollektive trafiks bekostning. Ja men vil den store forbedring af færgefarten, som fru Elsebeth Kock-Petersen foretrækker, da ikke gøre det samme? Det hænger jo nøje sammen med den takstpolitik, man vil føre, og der er da intet i vejen for, at man kan føre den samme takstpolitik på en fast forbindelse som den, man ville føre med fortsat færgefart.

Fru Elsebeth Kock-Petersen siger i øvrigt i sin udtalelse i betænkningen umiddelbart forinden, at den udbyggede færgefart, hun ønsker, ville skabe mulighed for at nedsætte færgetaksterne til ca. halvdelen af, hvad de er i dag. Ja men fru Elsebeth Kock-Petersen kan da vel ikke tro, at det ikke vil give mere

biltrafik over Store Bælt? Vi kan vist ikke blive uenige om, at det vil det. Hvilken mening er der så i, som fru Elsebeth Kock-Petersen mener, at vi lader færgefarten blive udbygget, så man kan sætte taksterne for bilerne ned til det halve, samtidig med at fru Elsebeth Kock-Petersen er så frygtelig bekymret for, at en bro vil gavne biltrafikken på anden trafiks bekostning?

Det ville jo unægtelig gøre en diskussion nok så frugtbringende, hvis fru Elsebeth Kock-Petersen kunne blive enig med sig selv om, hvilket ben hun vil stå på.

Min holdning til spørgsmålet individuel kontra kollektiv trafik turde være bekendt, men det er ikke i pagt med denne holdning at ville benytte et enkelt led i vort transportsystem som Storebæltsoverfarten til at drive den samlede trafikpolitik med. Dertil har vi andre og mere egnede midler, sådan som jeg sagde i min trafikpolitiske redegørelse i efteråret.

Det næste procedurepunkt er ikke mindre besynderligt. Kattegatruterne vil blive nedlagt, siger fru Elsebeth Kock-Petersen, med dårligere trafikbetjening til følge. Det er da nok rigtigt, at indfører man et nyt og bedre element i sit trafiksystem, så vil mange trafikanter foretrække det, fordi det enten er hurtigere eller billigere eller begge dele. Det var vel netop en del af meningen med det. Hvordan det så alligevel skulle betyde et trafikalt tilbageskridt for en del af disse trafikanter, forstår jeg ikke. Der er da ingen, der har tænkt sig at tage nogen trafikant væk fra Kattegatruterne, hvis hun eller han er bedre betjent af dem.

Det er da tænkeligt, at en eller to af disse ruter ikke kan opretholdes, når vi får broen, fordi der ikke bliver trafik nok til dem alle. Det er det, man kalder strukturrationalisering, og det plejer man i de kredse, fru Elsebeth Kock-Petersen repræsenterer, ikke at have noget imod; tværtimod. Er det i øvrigt ikke en tanke, der er faldet fru Elsebeth Kock-Petersen ind, at den massive udbygning af Storebæltsoverfarten, hun ønsker, med halvtimesdrift, kortere overfartstid og lavere takster, ville få principielt de samme virkninger for de nordlige færgeruter?

De sidste to punkter i fru Elsebeth Kock-Petersens opsummering kan jeg til gengæld give hende ret i. Det er således rigtigt, at