

[Bilgrav-Nielsen.]

Derudover vil jeg gerne gøre et par bemærkninger om diskussionen, som den er forløbet. Først et par bemærkninger til fru Elsebeth Kock-Petersen, som siger, at det er muligt i fremtiden at afvikle trafikken ved indsats af større færges — det er jo det, der er tale om. Fru Elsebeth Kock-Petersen glemmer at gøre opmærksom på, hvad det koster. Det er oplyst over for udvalget, hvad det vil koste. Fru Elsebeth Kock-Petersen glemmer at oplyse, at ved indsættelse af større færges forstærker man det problem, man har i dag, når en stor færge lossere sine biler ud på motorvejene. Det er efter min mening en af de allervanskeligste og farligste situationer, vi har, når disse mange biler bliver spyet ud på vejene. Det er altså den situation, der vil fortsætte og blive forstærket, hvis man følger de intentioner, der ligger bag fru Elsebeth Kock-Petersens forslag.

Dernæst er der andre intentioner bag, og de er gammelkendte, de er legale, men også disse intentioner siger mig, at man må gå imod. Det er, når fru Elsebeth Kock-Petersen siger, at Fugleflugtslinjen er en slags alternativ. Hun siger det ikke direkte, men det ligger under. Jeg ved, at det er opfattelsen hos andre af forslagsstillerne, at Fugleflugtslinjen er vigtigere end en fast forbindelse over Store Bælt. Også af den grund mener jeg, at folketingset bør stemme imod det udsættelsesforslag, man er kommet med.

Derefter vil jeg knytte en kort bemærkning til to andre ting, der har været indført i debatten, nemlig spørgsmålet om trafikudviklingen og spørgsmålet om energiproblemet, som vitterlig er et problem. Jeg vil gerne sige med det samme, at når jeg ikke mener, det er anvendeligt som argumentation for at gå imod, så gør jeg det, idet jeg henviser til den sidste rapport fra 1975 om Store Bælt, side 4, hvor der er en klar redegørelse for energiproblematikken i forholdet mellem fortsat færgefart og etablering af en fast forbindelse. Jeg citerer to linjer nederst på side 4 i rapporten, hvor der står:

„...at det med en given trafikmængde energiforbrugsmæssigt vil være en fordel at erstatte færgefarten med en fast Storebæltsforbindelse.“

Som bilag til det refererede er der 17 sider

i rapporten. Altså energiargumentet kan ikke bruges.

Rentabiliteten, altså spørgsmålet om samfundsøkonomien i dette anlæg, kan man læse om på side 22. Her fremgår det klart, at det er en samfundsøkonomisk vigtig investering, meget værdifuld investering, at erstatte færgefart med en fast forbindelse.

Om trafikken skal jeg henviser til samme redegørelse fra 1975 i bilag 4, side 4, 5 og 6, hvor der er en opgørelse over, hvordan trafikudviklingen har været. Hvis man sammenholder prognoserne fra 1970 til 1975 med den faktiske udvikling, så vil man se, at et argument om, at der er sket store ændringer i trafikmønsteret, heller ikke er korrekt, og navnlig ikke på Store Bælt, og navnlig ikke når det drejer sig om erhvervstrafikken, som jeg mener, fru Elsebeth Kock-Petersen har brugt som et særligt argument.

Der er altså energimæssige, der er samfundsøkonomiske, og der er trafikale argumenter, der er talt stærkt for, at vi bygger den faste forbindelse over Store Bælt.

Fuglsang (DKP):

Vi støtter stadig bygningen af den faste forbindelse ud fra hensynet til beskæftigelse og udvikling. Det er nemlig sådan, at man godt nok her kan fremføre forskellige tal, prognoser og den slags ting, men man må jo også huske — det har vi jo en del erfaringer der viser os — at sådanne prognoser ganske vist nok kan give et fingerpeg, men der er jo også i livet en vekselvirkning mellem på den ene side, som i dette tilfælde, udbygningen af en vigtig trafikåre og på den anden side påvirkningen af en hel række andre ting. Tænk blot på, hvad vi har taget fejl af af prognoser i tidens løb, PP II osv. osv.

Med hensyn til det beskæftigelsesmæssige, så er for mig det kortsigtede ganske vist vigtigt, ikke mindst i den aktuelle situation, og vi ved jo, at betydningen rækker langt ud over de egentlige direkte anlægsarbejder. Men alligevel er selve det beskæftigelses- og udviklingsmæssige jo det, som har betydning på lang sigt. Der står f. eks. hr. Kurt Hansen og jeg i samme situation, idet vi er valgt i en landsdel, som netop i uhyre grad med hensyn til sin udvikling er afhængig af transportforholdene deroppe.

Jeg vil gerne lige gøre en bemærkning til