

[Elsebeth Kock-Petersen.]

der i den anledning faldt fra hr. Christophersen.

Trafikministeren kom med en række synspunkter vedrørende nogle af de argumenter, jeg har stillet op i betænkningen. Ministeren slog først fast: ja men en fast forbindelse, en bro, er jo vældig rentabel, det siger alle rapporter. Jeg kender godt alle disse rapporter. Det, jeg siger, er, at jeg er fuldstændig uenig i de forudsætninger, der lægges til grund. Når man udregner en økonomisk rentabilitet ved at sætte penge på en tidsgevinst, man måtte opnå, så synes jeg, det ser mærkeligt ud. Det svarer til den bemærkning, hr. Søgaard kom med, at samfundet frem til år 2000 vil gå glip af 4-5 mia kr. Jeg vil gerne vide, hvornår vi ser disse 4-5 mia kr. i kassen, hvis vi bygger en fast forbindelse.

Det skal videre oplyses, for at ingen skal være i tvivl, at det ikke har været muligt at få oplysninger om færgernes rentabilitet. Der har altså ingen mulighed været for at foretage en sammenligning mellem en fast forbindelses rentabilitet og færgernes rentabilitet.

Jeg forstod, at ministeren efterlyste, hvor jeg havde disse tal med hensyn til forøgelsen af trafikken fra. Det har jeg fra ministerens svar på spørgsmål 20, hvor han siger, at ved åbning af en fast forbindelse vil der netop ske denne 3—5-dobling af personbiltrafikken og 4—7-dobling af lastbiltrafikken. Det har jeg fra ministerens egne tal.

Hvis man ser på de udregninger, der er lavet i 1972-rapporten, kan man så udregne, hvor stor en del den kollektive trafik vil udgøre af totaltrafikken. Det viser klart, at den kollektive trafik vil komme til at udgøre en langt mindre del af totaltrafikken, hvis vi bygger en fast forbindelse. Forholdet vil være det, at der næsten vil blive en dobbelt så kraftig udvikling i den private trafik som i den kollektive trafik.

Trafikministeren nævner videre, at der må være mangel på logik i det, jeg stiller op med hensyn til Kattegatruter og takster. Det, jeg har været interesseret i at påpege, er, at når der bliver gjort gældende, at en bro vil binde landet sammen, gøre landet mindre skævt, så er dette ikke korrekt. Med de takster, ministeren påregner man skal betale for at tage over en bro, vil man netop bringe Kattegatruterne i en fantastisk fare.

Det, jeg videre har ønsket at belyse, er, at man kan forbedre færgefarten meget kraftigt ved betydelig lavere investeringer.

Jeg skal til slut konstatere, at ministeren — og jeg går selvfølgelig ud fra, at han har regeringen med sig i dette spørgsmål — altså vil iværksætte foranstaltninger til at få bygget denne bro, lige så snart man altså har fået afklaret, om der skulle være flertal for de forslag, der behandles i disse dage. Ministeren går altså ud fra, at disse forslag vil blive nedstemt. Jeg mener, det er meget interessant at høre, at nu mener ministeren, han vil bruge den bemyndigelse, der er i loven fra 1973.

Min tid er desværre udløbet, men lad mig lige til slut udtrykke meget stor forundring over den holdning, socialdemokratiet indtager i dette spørgsmål. Jeg synes, det er meget besynderligt at se, at man med den holdning, som jeg ellers troede man havde, vender om og siger: nej, vi skal have en fast forbindelse, vi skal bruge så mange milliarder kroner på noget, der langt videre vil gavne den private trafik end den kollektive trafik. Det forundrer mig meget på baggrund af de synspunkter, man ellers kan høre socialdemokrater gøre sig til talsmand for.

(Kort bemærkning).

Holmberg (V):

I mit relativt korte indlæg i første omgang sagde jeg bl. a., at jeg ikke kunne støtte fru Elsebeth Kock-Petersen m. fl., og jeg gjorde videre opmærksom på, at jeg ikke brød mig om at diskutere med mine egne kolleger inden for gruppen. Men efter at både fru Elsebeth Kock-Petersen og hr. Christophersen har givet udtryk for deres meninger, så føler jeg trang til her at sige, at de ikke taler på hele gruppens vegne. Hvor mange og hvor få vi hver især taler for, gives til kende i løbet af kort tid.

Jeg vil bare sige til fru Elsebeth Kock-Petersen og de andre, der vil støtte forslaget, at de skulle måske læse lidt mere i, hvad de forskellige arbejdsudvalg har været enige om. De forskellige arbejdsudvalg har været enige om, at der er store økonomiske fordele, også nationaløkonomiske, ved de faste forbindelser, men så bliver der tilføjet, at de bliver generelt undervurderet, for beregningerne bygger mest på de direkte måle-