

[Ministeren for offentlige arbejder]

Hvis det går sådan, at vi optager udenlandske lån for et beløb, der nogenlunde svarer til anlægsudgiften for en Storebæltsbro, skyldes det alene hensynet til vores almindelige udenlandske lånebehov og ikke de særlige valutakrav, som Storebæltsanlægget stiller.

Med fornødent forbehold for en række forhold, der endnu ikke er truffet beslutning om, vil den direkte importkvota kunne skønnes til 450-500 mill. kr., hvilket er mindre end et typisk anlægsarbejde andre steder. Jeg vil godt understrege dette her. Importkvotaen er et sted mellem 450 og 500 mill. kr. Det er selve det valutakrævende, og derfor er det meget vigtigt, at dette beløb ses i sammenhæng med den samlede anlægssum på de 5,3 mia kr. og så vil man se, som jeg sagde, at man vist ikke nogen steder ved større anlægsarbejder finder en så lille importkvota og altså valutaforbrug. Det har sammenhæng med, at man regner med danske leverandører af alt konstruktions- og armeringsstål samt af cement. Den vigtigste importvare vil være kabelstål.

Dernæst begrundes forslaget om en udskydelse med hensynet til beskæftigelsen, idet det siges, at 3.000 mennesker bliver uden arbejde.

Ser man på Storebæltsoverfarten alene, må man for det første tage i betragtning, at der ved broens åbning ikke vil være lige så mange beskæftiget ved færgeoverfarten som i dag. Det er forslagsstillerne selv opmærksom på, når de i bemærkningerne til deres forslag som et argument for dette fremfører, at en udskydelse af broen vil betyde, »... at DSB får mulighed for at etablere en rationel jernbane- og færgeforbindelse mellem Hålskov og Knudshoved.«

I øvrigt skal broen også have et personale til drift og vedligeholdelse. Den direkte beskæftigelsesnedgang ved Storebæltsoverfarten kan herefter skønnes til ca. 1.400 mand. At genbeskæftigelse af disse er et spørgsmål, der skal løses, er både sikkert og vist, og jeg kan sige til forslagsstillerne, at vi allerede er ved at overveje, hvorledes dette gennem en planlægning i god tid bedst løses.

Vi kan ikke være uenige om heller, at arbejdsløsheden skal nedbringes, det ønsker alle parter, men i så henseende synes jeg, at forslagsstillerne ser helt bort fra den aktuelle situation, vi står i. For denne vil igangsættelsen af et anlæg af de dimensioner, der her er

tale om, selvsagt være af stor betydning. Den direkte beskæftigelse lokalt og på virksomheder andre steder i landet skønnes til 16.000 mandår, og den direkte beskæftigelsesvirkning skønnes til 11.000 mandår. Når beskæftigelseshensynet drages ind i Storebæltsdebatten, må jeg komme til det resultat, at så skal vi bygge nu.

Det tredje led i begrundelsen for forslaget til folketingsbeslutning er, at DSB da får mulighed for at etablere en rationel jernbane- og færgeforbindelse. Dette er i mine øjne en noget bagvendt måde at anskue tingene på. Det ser for mig ud, som om man i hvert fald i nogen grad bruger resultatet som en begrundelse. Afgørende må være, hvordan vi mest hensigtsmæssigt tilrettelægger vor trafikpolitik. Med en fast forbindelse er der åbenlyse fordele for DSB. Med nye hurtige tog vil rejsetiden betyde en ændring af det mønster, der i dag domineres af biler og i stigende grad af fly.

Når jeg herefter vender mig til det forslag til lov om udskydelse af Storbæltsbroens bygning, der er fremsat af medlemmer af fremskridtspartiet, må jeg sige, at billedet bliver betydelig mere broget. I lovforslagets titel taler man om en udskydelse af broens bygning, medens forslagets tekst går på at ophæve den gældende anlægslov. Det kan man sige er en detalje, men måske nok en vigtig detalje. Der er ingen nødvendig modsætning i disse handlinger, men det er vel forsvarligt at sige, at hensigten fordunkles ikke så lidt.

Det gør den endnu mere, når man læser bemærkningerne til forslaget. Deri erkendes nemlig det ønskelige i at bygge broen nu, men man tror blot ikke, at det er muligt. Og hvorfor ikke det? Jo, siger forslagsstillerne, det vil være umuligt at få broen finansieret. Her kan jeg for det første henvise til det, jeg lige har sagt om valutaforbruget til anlægsarbejdet. For det andet kan jeg oplyse, at det ikke ville voldte nogen vanskeligheder at rejse de nødvendige lån i udlandet. Det er simpelt hen urigtigt, at anlægget ikke kan finansieres; jeg kan forstå en betragtning om, at man ikke ønsker at bygge broen, hvis den skal finansieres ved udenlandske lån. Men jeg kan ikke forstå, at man opgiver sagen, når det vitterlig efter alle solemerker at dømme vil være muligt at fremskaffe kapital til dette formål, når man ønsker den.