

[Ih Christensen]

så ministeren berørte i sin tale, før man tager endelig stilling,

Dette spørgsmål er jo ikke noget ideologisk spørgsmål. Det er absolut et tværpolitisk anliggende, og der er næppe det parti i folketinget – måske med en enkelt eller to undtagelser – som ikke har delte opfattelser. Der er også i retsforbundets gruppe nogle nuancer med hensyn til, om man skal have denne faste forbindelse nu eller man skal udskyde den. Men vi mener ikke, at det er godtgjort i forslaget fra SF, at den skal udskydes, specielt ikke at den skal udskydes netop til 1990, og vi ser derfor hen til den prioriteringsplan, som ministeren har bebudet, gerne suppleret med yderligere undersøgelser og analyser af den karakter, som jeg her har nævnt.

Tyroll (VS):

Spørgsmålet om en forbindelse over Store Bælt har jo været til debat her i salen før, og vi har hver gang gjort opmærksom på, at vi for vores vedkommende er klart modstandere af, at man etablerer en sådan forbindelse. Vi har også hevet argumenterne frem gang på gang. Udviklingen i trafikken modsiger, at en sådan forbindelse skulle være nødvendig. Det har vi også haft oppe, som andre har nævnt, i forbindelse med de seneste debatter her, f. eks. i forbindelse med debatten omkring Kattegatruterne og udviklingen i det behov for overførsel af biler, som ligger til grund for de skuffede forventninger på Juelsminde-Kalundborg Linien.

Vi har også været inde på som et led i disse konstateringer, at den nuværende kapacitet på færgeområdet er fuldt ud tilstrækkelig, og at man selvfølgelig også vil være i stand til at forbedre den serviceydelse, der er på det område for øjeblikket, specielt ved at forbedre mulighederne for at overføre togtrafik over Store Bælt. Vi ser gerne sådan nogle udviklinger sat igennem i stedet for.

Når vi dertil lægger, at brobyggeriet vil prioritere biltransporten og vil give en stærk trafik hen over Fyn, stærkere end vi ser det i dag, og vi ser på de miljømæssige konsekvenser, der vil være deraf, ja, så bliver det samlede svar for vores vedkommende, at vi finder andre investeringer væsentligere end den investering, som man vil foretage i en fast Storebæltsforbindelse.

Man kunne pege på vanskelighederne med at nå frem til en investering i de 40.000 boliger, som har været oppe gang på gang, og også her sige, at det er horribelt med de prioriteringer, der foretages fra regeringens side og fra flertallets side her i salen.

Vi finder heller ikke, at egnsudviklingsargumenterne kan tillægges særlig styrke, for alle tidligere etableringer af forbindelser har vist, at der er en tendens til, at det bliver de eksisterende centre, der bliver udviklet, og at de bare får et nyt opland. Vi mener også, at det er lidt mystisk at høre, at man argumenterer for en Storebæltsbro ved at henvise til de kaotiske udviklinger, som det kapitalistiske system i Europa bevirker, altså argumenterer for denne Storebæltsforbindelse, fordi man ikke har andre muligheder for at få kontrol over denne udvikling end ved simpelt hen at fortsætte denne vækstproblematik. Det skurrer selvfølgelig alvorligt i vores ører.

Med hensyn til de foreliggende forslag så vi altså hellere en direkte ophævelse af den eksisterende lov end den udskydelse, som SF lægger op til, det er helt klart. Men selvfølgelig vil vi da også være indstillet på at medvirke til en udskydelse, som kan medvirke til, at man får en kraftigere belysning af bl. a. de fremtidige udviklingsmuligheder, som dog i væsentlig grad har skiftet karakter i den seneste tid, hvor den vilde vækst i biltrafikken, som ellers har fundet sted, efterhånden heldigvis er ved at aftage noget. Man vil åbenbart fortsat prøve på at stimulere biltrafikken, og det vil vi ikke være med til. Det ville være fordelagtigt, hvis vi kunne få en udskydelse, og derfor vil vi godt overveje at medvirke til forslaget fra SFs side.

Når vi ser på fremskridtspartiets forslag, lovforslag nr. L 34, så kan vi selvfølgelig tilslutte os selve teksten i lovforslaget, men jeg må nok sige, når jeg ser på bemærkningerne til lovforslaget, at der er nok en del af bemærkningerne, som vi ikke umiddelbart kan tilslutte os.

Selvfølgelig kan vi ikke tilslutte os, at den faste forbindelse over Store Bælt skal bygges så hurtigt som muligt, alt efter hvad økonomien tilsiger. Her er det stadig væk det samfundsøkonomiske, der er det afgørende for VS, og samfundsøkonomisk vurderer vi det altså sådan, at broen eller den faste forbindelse ikke skal etableres.