

[Tyrol]

Dernæst kommer de sædvanlige ting, som vi havde fremme forleden dag, med hensyn til takstpolitikken på Store Bælt, hvor det er fremskridtspartiets intentioner at stimulere transporten pr. lastbil eller pr. bil i det hele taget og dermed fastholde den nuværende skæve udvikling med de omfattende negative miljømæssige konsekvenser. Det kan vi selvfølgelig ikke medvirke til.

Vi er i VS enige i, at styrelsen for Statsbroen Store Bælt ikke skal fortsætte projekteringsarbejdet, men det er nok ud fra andre holdninger end dem, der er til stede hos fremskridtspartiet.

VS afviser også ideerne om at lade et privat selskab opføre en fast forbindelse, selvfølgelig ud fra de profitinteresser, der i givet fald vil være forbundet dermed, hvad også andre har været inde på.

Der er faldet nogle bemærkninger i løbet af debatten i dag om, at man burde fremme en prioriteringsplan, nogle analyser skulle lægges på bordet, og det skulle ske før jul. Jeg synes, det er vigtigt, at vi får nogle klare oplysninger fra trafikministeren om, hvordan og hvorledes det egentlig forholder sig, hvor presserende det er at få en afgørelse om disse spørgsmål. Det vil sige: hvornår er den nøjagtige dato for udbydelse af licitation på brobyggeriet eller på den faste forbindelse her? Det kunne være rart nok at vide, idet vi må have garanti for, at det er muligt at foretage overvejelserne i udvalget, før der bliver iværksat et sådant licitationsarbejde, hvorved man kommer ind i yderligere forpligtelser. Vi vil meget gerne have en klar oplysning om det, så den kan gå med ind i udvalgsarbejdet.

Må jeg sige til bemærkningerne om, at der skulle være en manglende tro på samfundet forbundet med ikke at ville have denne faste forbindelse over Store Bælt: ja, det kommer så sandelig an på, hvad det er for en del af samfundet, man tror på. Forbindelsen over Store Bælt hænger for venstresocialisterne at se sammen med en tro på en fortsat vækst i det kapitalistiske samfund og et forsøg på at stimulere den blinde vækst, som der i meget høj grad har været tale om, og det kan vi selvfølgelig ikke medvirke til. Når vi går ind for en mere samfundsøkonomisk indstilling til disse problemer, så er det selvfølgelig ud fra en vurdering af, at vi må økonomisere med ressourcerne, og vi mener i denne forbindelse, at det er helt andre ting, der skal

lægges vægt på. Det er sagt fra kommunisternes side, at der i en fast broforbindelse skulle ligge muligheder for en bedring af arbejderens vilkår. Det finder vi ikke. Vi finder, at ved en udbygning af den kollektive trafikform og ved besparelser med hensyn til den udvikling, der er inden for biltransporten, ville der være langt flere ressourcer til rådighed for en egentlig forbedring af det store flertals levevilkår her i landet, og det er den udvikling, vi i højere grad tilstræber end disse projekter, som mest er tilvejebragt eller søges tilvejebragt for at stimulere privatkapitalens interesser, privatbilismen.

Hvis det endelig skal være, at der skal etableres en forbindelse, så har vi også tidligere sagt, at vi hellere ser, at man laver en togtunnel og dermed virkelig foretager den opprioritering af den kollektive trafik, herunder togtransporten, som man snakker så meget om. Det kunne jo være et forslag for trafikministeren at arbejde videre med.

Tredje næstformand (Nathalie Lind):

Ordføreren for forslagsstillerne vedrørende beslutningsforslag nr. B 5 om udskydelse af anlæg af en bro over Store Bælt, hr. Ole Henriksen, har ordet.

Ole Henriksen (SF):

Det har jo været en noget blandet modtagelse, som man kunne forvente det. Jeg mener at kunne konstatere, at de fleste partier i hvert fald officielt fastholder de standpunkter, som de hidtil har haft, men jeg synes også, man må konstatere, at der alligevel fra de ordførere, som taler for en Storebæltsforbindelse, er givet udtryk for, at der ikke i deres enkelte grupper er helt klart flertal for, at man ikke skal overveje at udskyde en fast forbindelse.

Vores beslutningsforslag har tre sigter. Der er spørgsmålet om finansieringen, der er spørgsmålet om de trafikale følgevirkninger ved bygningen af en bro, og så er der spørgsmålet om beskæftigelsen, såvel i al almindelighed som i forbindelse med de bivirkninger, der vil være, når man bygger broen.

Hvad angår det første, spørgsmålet om finansieringen, har vi anført i vores bemærkninger, at der vil blive optaget lån i udlandet. Nu ved jeg ikke, om jeg er dygtig nok til at læse finansloven, men jeg ser i anmærknin-