

[Ole Henriksen]

gerne til finansloven, at godt nok skal der optages et indenlandsk lån på 5,3 mia kr., men der står videre i anmærkningerne, at lånet forudsættes senere refinansieret ved udenlandsk lånoptagning. Således er det beskrevet i finansloven, og det, jeg har bemærket i den forbindelse, er, at der skal refinansieres. Om det så lige bliver de 5,3 mia kr., ved jeg ikke, men det er i hvert fald sikkert, at udenlandsk gæld vil der komme. Det følger af anmærkningerne til finansloven. Dermed har jeg også over for ministeren givet udtryk for, at vi ikke kan dele den opfattelse, at det ikke vil give en øget gældsætning til udlandet.

Noget andet er, at brobyggeriet efter min opfattelse er et prestigeprojekt, som ikke bør have den prioritering i forhold til andre anlægsopgaver, som ligger for i dagens Danmark. Det er bl. a. spørgsmålet om gasledninger osv. Også hele vores socialvæsen trænger til at få en øget finansiel indsprøjtning. Når regeringen til sin tid kommer med en prioriteringsliste, så er det i hvert fald mit håb, at Storebæltstroen er placeret så langt nede, at det rent faktisk først kommer til at blive omkring 1990, man kan tage fat på bygningen af en Storebæltstro.

Man kunne selvfølgelig også have skrevet i bemærkningerne, at det ville være rimeligt at sige: vi bygger ikke den bro, før der er overskud på vores betalingsbalance. Det ville have været en udmærket formulering. Det kunne da godt være, SF var til at tale med til den tid, også hvis vi havde fuld beskæftigelse. Vi har ment, at 1990 er et godt tal, bl. a. fordi DSB har en »Plan 90«, som opererer med visse investeringer omkring færgetrafikken op til 1990, og hvoraf det klart fremgår, at man vil være i stand til at forbedre betjeningen af privatbilerne og den kollektive trafik, så at betjeningen bliver betydelig bedre, end den er i øjeblikket. Det er nemlig forkert at sammenligne Storebæltstroen med den trafikale situation, der er på Store Bælt i øjeblikket, idet man sejler med forældet materiel, hvilket giver dårlige vilkår for at føre passagerer og gods over. Når den plan føres igennem, som DSB har lagt frem, så vil der være helt andre forudsætninger for at bedømme broen i et andet lys. Det er det, der er årsagen til, at vi skriver 1990.

En idé, som har været fremme i den offentlige debat, er, om man ikke kunne lægge

skinnelegemet om, således at man førte togene over ved Halsskov-Knudshoved. Man kunne bede DSB om at foretage en planlægning på det område. Det ville jo tilgodese en hel del af dem, som ønsker at komme en halv time før til Århus. Der vil i hvert fald være muligheder for at komme en 20-25 minutter hurtigere over med nye færger og med en omlægning af skinnelegemet til Halsskov-Knudshoved. Dermed kunne man få sat det tempo op, som nogle ønsker at vi skal have på her i tilværelsen. Det ønske kunne man tilgodese på den måde.

Forslaget skal også ses i andre belysninger, f.eks. i forbindelse med den almindelige færgesituation i landet, som vi diskuterede forleden dag. Det er jo ikke bare Storebæltsoverfarten, der er interessant i denne forbindelse. Det er jo også spørgsmålet, om man kan få en trafikomlægning, således at de i øjeblikket private rederier, som siges at være i klemme, får mulighed for at blive inddraget i den samlede trafikplanlægning. Vi er hvert fald ikke et øjeblik i tvivl om, at det vil være uheldigt for det danske samfund i det øjeblik, hvor vi har en Storebæltstro, og hvor vi har fået en sådan flaskehals, at al trafik kommer til at gå den vej over. Vi vil miste masser af arbejdspladser, ikke bare på Store Bælt. Det er rigtigt, at efter DSBs plan vil det i 1990 ikke dreje sig om så mange mennesker, som det gør i dag, men man skal yderligere lægge de private ruters mandskab til og alle de servicefunktioner, som betjener disse færger. Vi har taget højde for, at DSB har mindre mandskab på Store Bælt, men vi har også taget de øvrige forbindelser med, når vi siger, at det er mindst 3.000 mennesker, som vil blive ramt af arbejdsløshed ved åbningen af en Storebæltstro.

I forbindelse med beskæftigelsen er det i øvrigt et spørgsmål, om brobyggeriet er så beskæftigelsesfremmende. Hvad ved vi egentlig om, hvad der kommer i gang, og hvem der får de licitationer? Der er jo noget, der hedder EF i denne forbindelse. Når denne Storebæltstro skal udbydes i licitation, er der jo ingen tvivl om, at det bliver en EF-licitation, man må udbyde det i, da det vil koste over 1 mill. regningsenheder at bygge broen. Derfor har vi ingen garantier for, at det er dansk arbejdskraft, der vil blive beskæftiget på broen, i hvert fald ikke i det omfang, som nogle håber på.