

[Knud Damgaard]

give visse problemer for planlægningen i de berørte kommuner. Disse problemer vil blive løst ved et samarbejde mellem statslige myndigheder og de berørte kommuner og amtskommuner.

Beslutningen om at udsætte Storebæltsprojektet i 4-5 år betyder, at man vil kunne have en fast forbindelse i begyndelsen af 1990'erne. Det er nok rimeligt at stille spørgsmålet, hvilken betydning det forhold vil have for trafikforholdene på Store Bælt.

I den løbende debat har der været nævnt mange forskellige muligheder, herunder at jernbane- og biloverførslen bliver sammenlagt i Halskov-Knudshoved-linjen. Om dette projekt kan det med sikkerhed siges, at det ville være et alternativ til en opgivelse af en fast forbindelse over Bæltet, men at det er alt for kostbart et projekt at sætte i værk i forbindelse med en 4-5-årig udsættelse. Det forekommer da også helt unødvendigt at tænke i sådanne baner, eftersom trafikken over Bæltet formodes at kunne klares med de tre nye store færger, som DSB har under bygning. Det er dog naturligvis klart, at der i forbindelse med den løbende vurdering af trafikudviklingen vil blive taget bestik af, om der er behov for større færgkapacitet. Hvis dette viser sig at være tilfældet, vil det være muligt at bygge flere nye færger end de tre nævnte.

Vil udsættelsen af den faste forbindelse over Store Bælt nu medføre forøget pres for at få gennemført bygningen af en fast forbindelse mellem Lolland og Fehmarn? Dette spørgsmål rejser, og formentlig med særlig styrke nu, både på Fyn og i Sønderjylland. Men det er dog ikke alene i disse områder, det rejser, idet betydelige kredse syd for den dansk-tyske landegrænse føler samme stærke interesse for øst-vest-forbindelsen, bl. a. baseret på erhvervspolitiske vurderinger. Frygten for, at Danmark i en sådan situation ville blive trukket yderligere erhvervspolitisk skævt, samt frygten for, at den ene del af landet skulle blive en for stærkt afhængig bestanddel af en hamburgsk økonomisk interessesfære, er de synspunkter, der fremføres i forbindelse med, at der etableres en fast forbindelse mellem Lolland og Fehmarn, før vi har fået skabt den faste forbindelse over Store Bælt.

Det er derfor meget vigtigt, at regeringen har slået fast, at udsættelsen af den faste for-

bindelse over Store Bælt ikke ændrer i den prioritering, som skiftende regeringer har holdt fast ved, og som fastslår, at den faste forbindelse mellem landets to halvdele ubetinget går forud for en fast forbindelse over Østersøen. Dette gælder i øvrigt, uanset hvem der tilbyder endelig finansiering af en sådan sydgående forbindelse.

De af os, som glæder sig over, at man ikke opgav, men udsatte den faste forbindelse over Store Bælt, føler det rimeligt at pege på, at der er en sammenhæng mellem den faste forbindelse over Store Bælt og muligheden for hurtigere at få truffet en beslutning om en fast forbindelse mellem Danmark og Sverige. Denne faste forbindelse vil kunne bidrage til at mindske den godstrafik pr. jernbane til kontinentet, som i stigende omfang fra de skandinaviske lande føres over Sydsvrige og via Trelleborg-Sassnitz. Da en fast forbindelse Danmark-Sverige, kombineret med forbindelsen over Store Bælt, vil give os en væsentlig del af den transittrafik tilbage, der i dag går over Østtyskland, tegner der sig et perspektiv af jernbanetransportmæssig art, som ikke må eller skal undervurderes. Til en sådan transittrafik knytter sig ikke uvæsentlige trafikafgifter, som i denne sammenhæng vil være valutaindtægter for Danmark.

Selv om færdiggørelsen af sådanne samlede projekter naturligvis ligger et længere stykke ude i fremtiden, så vil der utvivlsomt være tale om en vis afdæmpning i de svenske ønsker om fortsat udbygning af Trelleborg-Sassnitz-linjen, jo større sikkerhed man har for, at Danmark er besluttet på at gennemføre en fast forbindelse.

Da alle alternative muligheder i en sådan situation må være åbne for vurderinger i udsættelsesperioden, som naturligvis også må tage hensyn til de tekniske faktorer, så vil det nok være rimeligt løbende at se, hvorledes folketingets partier stiller sig til eventuelle tekniske ændringer ved en fast forbindelse, under hensyn til sådanne nye oplysninger, der måtte kunne lægges frem.

I øvrigt har netop folketingets stilling til udsættelsen været bragt ind i den debat, som forlods har været ført om dette emne. Der er ingen tvivl om, at den tidligere trafikminister, Kjeld Olesen, havde fuldstændig ret i, at han i denne sag klart varetog sin opgave som minister i forlængelse af et flertal i folketinget. Der er dog heller ikke tvivl om, at den