

[Glønsgård]

underskudssituation ikke må bygges for skatteydermidler.

Herefter går tinget over til næste punkt på dagsordenen.«

Dette dagsordensforslag kan ikke fremsættes under denne redegørelsesdebat, men jeg har nævnt det nu, fordi det er rimeligt, at partierne får lejlighed til at tage stilling til det. Det kommer de nemlig til under den efterfølgende debat, under forespørgselsdebatten.

Når vi får orden i vores økonomi, og når vi får orden i vores valutagæld, ja, så er det klart, at så har vi igen muligheder for at bygge en Storebæltsbro, men de store lånoptagelser, der skal til for at bygge en Storebæltsbro, vil forringe erhvervslivets muligheder for på nuværende tidspunkt at optage lån til at aktivere industrien. Hvis vi optog lånene på nuværende tidspunkt, så ville vi forhøje renteniveauet, og det er ikke just det, erhvervslivet har behov for. Ved at optage lån på nuværende tidspunkt ville vi rent faktisk gøre danske varer dyrere. Det vil sige, at vi vil forværre vores beskæftigelsessituation, og det er heller ikke just det, vi har brug for. Derfor takker vi da for, at regeringen nu også har fundet ud af, at Danmark ikke har råd til at bygge en Storebæltsbro for statsmidler på nuværende tidspunkt.

Vedrørende taksterne er det sådan, at med de takster, vi kender på Storebæltsoverfarten i dag, så er der ingen tvivl om, at DSBs godstransporter reelt ikke bidrager med noget beløb til afkastet af Storebæltsoverfarten. Vi ved samtidig, at al godstransport pr. lastbil bidrager med særdeles store beløb til afkastet på Store Bælt, og vi ved oven i købet, at Storebæltsforbindelsen giver overskud.

Skulle vi have de samme betingelser på Storebæltsoverfarten som dem, vi tænker os skal gælde for en fast forbindelse over Store Bælt, ja, så ville vi rent faktisk i dag være i stand til at sætte taksterne ned på Storebæltsoverfarten, hvis overfarten kun skulle hvile i sig selv. Derfor bør al diskussion om, at vi har en grænse ned igennem Store Bælt, falde bort, i hvert tilfælde når den ligesom undskyldes med takstniveauet. Det er politisk bestemt. Det er folketinget, der afgør taksterne. Og vi kunne vælge samme fremgangsmåde for den nuværende forbindelse som for en fremtidig forbindelse, nemlig at den skal hvile i sig selv.

Regeringen erkender, jævnfør redegørelsen, at det ikke på nuværende tidspunkt er en nødvendighed, trafikalt i hvert tilfælde, at bygge Storebæltsbroen. Det er vi enige med regeringen i. Det ville være rart for os at have den, men i et samfund, hvor økonomien i øvrigt er så ødelagt, som den er i det danske, må vi altså afveje de to ting mod hinanden, økonomi på den ene side og behageligheden ved en fast forbindelse på den anden side.

Vi er som sagt enige i, at der ikke trafikalt på nuværende tidspunkt er noget, der indicerer, at broen skulle bygges nu. Dermed være ikke sagt, at broen ikke skal bygges om nogle år, for det er klart, at lige så snart vi får gang i industrien igen, så vil behovet opstå.

Nu sagde skyggeministeren, at vi jo kun havde fået udsat broen en 4-5 år, og dér vil jeg godt sige: hvorfor skulle vi kun udsætte broen en 4-5 år? Vi må jo se i øjnene, at når vi igen får rettet økonomien op – måske på den anden side af 1990erne – så vil den teknologi, som loven fra 1973 bygger på, nemlig teknologien fra slutningen af 1960erne, være en helt anden. Hvem siger, at projektet til den tid skal være det, der er fastsat i lovgivningen? Det er der ikke nogen der kan fastslå.

Ministeren lægger ligesom selv op til, at der måske er noget, der løbende skal følges op, og derfor er det urimeligt, at vi skal leve med en lovgivning fra 1973. Vi vil derfor i denne samling fremsætte lovforslag om ophævelse af anlægsloven fra 1973 om en fast forbindelse over Store Bælt. Det hænger sammen med, at vi ligesom en lang række andre partier i dette folketing mener, at det er meget nødvendigt til den tid at overveje, om ikke forbindelsen over Østerrenden f.eks. bør være en tunnel. Men vi lægger os ikke fast på denne beslutning. Vi siger bare, at de ting i hvert tilfælde skal undersøges, inden vi igangsætter arbejdet.

Og hvorfor i øvrigt leve med en lovgivning, som giver ministeren en sådan bemyndigelse, hvis vi nu om en 4-5 år skulle have en hr. Melchior som trafikminister eller en anden, som kunne tænke sig at følge et Olesenprojekt som Storebæltsbroen op for at skabe sig et eftermæle? Derfor finder vi det faktisk ikke rimeligt, at den bemyndigelse eksisterer. Det bør være folketinget, der, når økonomien er genoprettet, fastlægger, hvordan Storebæltsbroen skal bygges. Og på bag-