

[Alfred Hansen]

For det tredje kunne en fast forbindelse over Store Bælt knytte landsdelene tættere sammen. Det ville dermed modvirke den tendens, at Hamburg mere og mere virker som en magnet på erhvervslivet såvel i Jylland som på Fyn, hvilket jo helt falder i tråd med de planer, som EF og Nordtyskland har om en Region Nord.

Jeg har i politisk-økonomisk udvalg indtil flere gange bedt den nuværende trafikminister om at klargøre for alt folket, om den meget klare prioritering af de store investeringsopgaver, som den tidligere regering havde, stadig væk gjaldt for denne regering. Jeg har ikke kunnet få noget klart svar.

Vi ved, at det er økonomien, der officielt er brugt som begrundelse for at udsætte Storebæltsprojektet. Jeg vil derfor gerne spørge ministeren, om ministeren og regeringen, når engang – forhåbentlig inden så længe – økonomien bedres i landet og tillader det, om man så vil optage det, som den tidligere minister satte i værk, nemlig forberedelsen af bygningen af Storebæltsbroen som punkt 1. Eller kunne man tænke sig, at andre store investeringsopgaver ville få en højere prioritet på bekostning af en fast forbindelse? Ministeren siger i sin redegørelse, at regeringen regner med om en 4-5 år at ville tage det op til nyvurdering. Er det også udtryk for, at man her har lagt op til en fornyet regeringsperiode efter næste folketingsvalg, hvornår end dette valg måtte komme? Vi ved jo, at venstre tidligere har givet udtryk for – jeg tror, det var udenrigsminister Henning Christophersen – at man måske nok skulle have to regeringsperioder for at løse de store problemer. Er dette at forstå som en oplysning fra den nuværende regering om, at man faktisk satser på en ny regeringsperiode mellem venstre og socialdemokratiet? Hvad med andre store investeringer? Vil det have indflydelse på indførelse af a-kraft, indførelse af naturgas? Dertil kan ministeren selvfølgelig sige, at det ikke er hans bord, men det må være meget vigtigt for folketingsmedlemmerne at vide, før de skal træffe deres endelige beslutning om dette projekts udsættelse, om det, at man siger nej til en Storebæltsbro, betyder, at man samtidig har sagt ja til indførelse af a-kraft.

Ministeren siger, at regeringen mener, det principielt er uheldigt at udsætte projektet, som jo folketetinget flere gange med et klart

flertal er gået ind for, men alligevel gør man det. Da vi for et års tid siden – også på retsforbundets foranledning – drøftede Farøprojektet, fik vi at vide af daværende trafikminister Kjeld Olesen, at man ikke sådan den ene dag kunne vedtage noget og næste dag skrinlægge det. Ministeren ville ikke dengang på trods af meget stærke argumenter for at droppe Farøprojektet være med til at droppe det, for det var nu engang vedtaget i folketetinget.

Der ligger altså en principbeslutning her i folketetinget om, at man skal bygge en fast forbindelse over Store Bælt, og jeg vil derfor gerne spørge ministeren, hvor længe denne bemyndigelse, som loven giver regeringen, skal betragtes som havende virkning for ministeren. Vil denne bemyndigelse, som altså er givet for år tilbage, stadig væk gælde om 5 år, om 10 år, om 15 år? Hvor længe kan en så gammel bemyndigelse give en regering ret til at bringe det i værk?

Jeg synes også, det må være relevant at få at vide, hvilke planer ministeren har for at tilfredsstille behovet for trafik over Store Bælt, og ministeren har – det takker jeg ministeren for – til slut i sin redegørelse oplyst, at han er villig til at svare på alle andre spørgsmål, som eventuelt ikke er blevet klarlagt gennem redegørelsen. Der er, som ministeren oplyser, bestilt tre store færger. Disse færger var bestilt, før regeringen udsatte Storebæltsprojektet. Regner ministeren så med, at disse tre færger fortsat vil kunne klare trafikken op igennem 1980'erne, op igennem 1990'erne, eller hvilke planer har regeringen på dette område? Det må være meget betydningsfuldt for Danmarks skibsværfter at vide, hvad regeringens planer er på dette område på baggrund af den desværre meget store og stadig stigende arbejdsløshed, vi har. Hvilke planer har regeringen på dette område? Og hvilke værfter skal eventuelt ind i billedet, når disse eventuelle nye færger skal bygges?

Det er jo en kendsgerning, at vi på Store Bælt har en såkaldt flaskehals, som navnlig i ferier og weekender er til stor gene for trafikken, og som også medfører ekstra omkostninger. Lastbiler, der skal holde og vente, privatbiler, der skal over, men som af en eller anden grund ikke har fået bestilt plads, må ofte vente op til 6, 8, 10 timer. Hvis DSB skal leve op til sin forpligtelse, og hvis man