

[Alfred Hansen]

skal få befolkningen til at synes, at færgerne er det rigtige, må det være sådan, at der er færger til at sejle, når folk ønsker at komme over. Hvilke planer har regeringen derom, for der må være kommet en nyvurdering, efter at regeringen har besluttet at udskyde Storebæltsprojektet?

Takstpolitikken har jeg nævnt, og jeg vil da formode, at partiet venstre, som jo koketterer med at være liberalt, også vil være imod et monopol, som i den grad udnyttes, som det i øjeblikket er tilfældet, med højere billetpriser, end driftsudgifterne betinger.

Socialdemokratiet har vist stor iver efter at få dannet en flertalsregering – der er rent faktisk tale om en flertalsregering – af socialdemokratiet og venstre for at få en såkaldt stabil regering – »såkaldt«, fordi den i og for sig ikke har tilkendegivet nogen særlig stabil politik – skønt befolkningen nok er langt mere interesseret i, hvilken politik denne regering vil føre. Men det er desværre sådan, at jeg må konstatere, at denne regering tilsyneladende vil gøre sig bemærket ved at udsætte problemernes løsning. Der foreligger ingen klar tilkendegivelse af, hvad regeringen agter at foretage sig på investeringsområdet fremover. Da regeringen blev fremvist for pressen og alt folket, sagde udenrigsminister Henning Christophersen, at vi om 2 år har et beslutningsgrundlag for indførelse af a-kraft. For et lille års tid siden sagde samme hr. Henning Christophersen i TV, at vi jo ikke kan få råd til det hele, så lad os nu droppe Storebæltsprojektet og bygge a-kraftværker i stedet. Det er min formodning – jeg håber ikke, det vil vise sig, at den er rigtig, men jeg frygter det – at man om et par års tid vil træffe beslutningen om at indføre a-kraft, og jeg tror, det vil give mange skeptikere og modstandere af Storebæltsprojektet god grund til at tage deres holdning op til revision. Det vil være en god grund til at gå ind for en eller anden form for fast forbindelse – enten tunnelloøsning eller broprojekt – hvis der ikke har været det før, og være til stor skade, om man har solgt dette projekt til fordel for indførelse af a-kraft, når man samtidig ved, at 53 pct. af befolkningen i forrige uge ifølge en meningsmåling tilkendegav, at man bør planlægge et Danmark uden indførelse af a-kraft, altså over halvdelen af befolkningen på nuværende tidspunkt. Derfor synes jeg nok, at regeringen, hvis den har

disse skumle planer om at erstatte Storebæltsprojektet med a-kraft, bør tage det op til nyvurdering.

Kurt Hansen (VS):

VS' holdning til spørgsmålet om en Storebæltsbro har været klar hele tiden: vi mener ikke, at broen skal bygges overhovedet, og vi kan på den baggrund heller ikke være fuldt tilfredse med den redegørelse, der er kommet fra regeringen til folketinget, men vil nok betragte den som værende acceptabel i den aktuelle situation. De fire-fem år, som broen nu er blevet udskudt i, vil vi bruge til at arbejde for, at broen aldrig nogen sinde bliver bygget. Denne bro vil, hvis den bliver bygget, komme til at betyde en særdeles alvorlig oprioritering af den private trafik, privatbilismen, og vil være med til yderligere at stimulere erhvervslivet, give det økonomisk særdeles favorable vilkår på bekostning af den kollektive trafik, på bekostning af en fornuftigt tilrettelagt landsplanlægning.

Samtidig vil en Storebæltsbro betyde nedlæggelse af en række andre overfarter mellem Øst- og Vestdanmark, og det kan vi heller ikke have nogen interesse i, for det vil betyde, at man vil opleve en motorvej ned gennem Sjælland og over Fyn, en 12-sporet motorvej med alle de miljømæssige, energimæssige, trafikmæssige konsekvenser, der hermed følger.

Der har været talt meget om det beskæftigelsesprojekt, som man har kaldt Storebæltsbroen for. Det er nok en sandhed med modifikationer. Det kan godt være, at broen på meget kort sigt vil sætte nogle ganske få folk mere i arbejde, men samtidig vil der blive nedlagt en række arbejdspladser rundt omkring ved færgelejerne, ikke mindst i Nyborg og Korsør. På lidt længere sigt vil det at bygge en Storebæltsbro virke særdeles negativt over for beskæftigelsen. Jeg mener, at man med rimelighed kan kalde Storebæltsbroen for alle tiders arbejdsløshedsfremmende projekt. Det er det reelle med hensyn til beskæftigelsen, hvis broen nogen sinde skulle blive bygget.

Selvfølger er der råd til at bygge en Storebæltsbro, hvis man var interesseret i det, selv om den dog kommer til at koste omkring 6 mia kr. ekskl. byggerenter. Man har sagt tidligere, i hvert fald fra den socialdemokratiske mindretalsregerings side, at broen