

[Langsted]

over Store Bælt, fordi der er optaget på vistnok alle færger i denne uge siden i fredags. Jeg tænker i højere grad på den erhvervsdrivende, som på grund af de mange ferierejsende forhindres i sit arbejde, noget, som ikke vil være tilfældet med den faste forbindelse. Jeg tænker i allerhøjeste grad på lastbiltrafikkens afvikling. 4 timers ventetid er ikke ualmindeligt for et erhverv, der i forvejen er højt beskattet. Også dette forhold kunne afhjælpes med den faste forbindelse.

Hvad vil ministeren nu i den lange mellemtid gøre for at afhjælpe problemerne for erhvervslivet? Ministeren skylder os en mere eksakt redegørelse på dette punkt. Det rækker ikke med at udtale – jeg citerer ministerens redegørelse:

»Det må vist erkendes, at en fuldt forsvarlig afvikling af trafikken mellem landsdelene øst og vest for Store Bælt ikke i de nærmeste år kræver anlæg af en fast forbindelse. Vi kan godt klare os med færgerne en tid endnu uden væsentlige gener for det danske samfund. Sagt med andre ord: vi står ikke over for en trafikal nødvendighed.«

Vi mener det modsatte af ministeren og den nuværende regering. Vi finder kort og godt, at broen er en national og trafikpolitisk nødvendighed.

Mens vi taler om økonomi, er der et andet forhold, jeg gerne vil fremdrage. Det gælder den meget omdiskuterede pris for benyttelsen af broen. Vi har på den ene side den forrige ministers tal, 17 kr. pr. bil. Baseret på urealistiske forudsætninger er det et urealistisk tal. Lige så urealistiske er de økonomiske profeter, der havner i den anden vejgrøft med beregninger, der ender i noget, der bliver hundreder af kroner pr. bils passage. Det er alt sammen naturligvis regneeksempler, som det så smukt hedder.

Men hvorfor fortie virkeligheden? Hvorfor fortie en for nogle ubehagelig realisme over for folketinget? Hvorfor skal vi i folketinget gå til pressen, i dette tilfælde ugebladet Ingeniøren, for at få kendskab til de tal, som Storebæltsgruppen, der arbejder for statsbroen Store Bælt, har beregnet? De har opstillet nogle forudsætninger, nemlig henholdsvis 30 års og 50 års afskrivning, anvendt intern rentefod 5 og 7 pct., det kan diskuteres, de har opstillet beregningsforudsætninger med en svag og en stærk trafikudvikling, som ender

på 3, henholdsvis 6 mill. bilpassagerer i år 2000.

Med de ugunstigste kombinationer får man en nutidsværdi af en personbils passage over broen på 59 kr. og med de gunstigste forhold 21 kr. pr. bilpassage mod i dag en tilsvarende færgetakst på 81 kr. Jeg kunne godt lide at spørge trafikministeren, om ikke det er til gavn for befolkningen og erhvervslivet, at man får den billigere passage at regne med.

Det ville være for omfattende på dette sted at gennemgå de mange forudsætninger for beregningerne, der fører til dette resultat, men jeg kunne have lyst til at bede ministeren om at kommentere resultatet. Ikke nødvendigvis her, for det er jeg fuldstændig klar over at ministeren formentlig ikke kan, men i et snarligt notat til udvalget om offentlige arbejder.

Jeg vil gerne tilføje til ministerens orientering, at jeg finder Storebæltsgruppens resultater meget realistiske. Det er efter min mening, og jeg tror en almen mening, seriøse firmaer, der står bag denne organisation.

Og så også en ting i denne forbindelse. Der står, jeg tror, det er i Jyllands-Posten i dag, en stor artikel om, at Kattegratruerne vejrer morgenluft, ikke så meget fordi Storebæltsbroen ikke skulle blive til noget de første 5–10 år, nej, de gør det, fordi biltallet over Store Bælt allerede er begyndt at vokse igen. Og hvor er ministerens beregninger så henne?

Når vi nu har strejft spørgsmålet om firmaer og personer, så kan jeg ikke lade være med her fra folketingets talerstol at påtale det hensynsløse, der ligger i at opbygge en så stor organisation for så at droppe den med et pennestrøg eller praktisk talt et pennestrøg. Projekterende teknikere er ganske vist ikke for godt vant med hensyn til behandlingen fra statslige myndigheders side, men der er dog også tale om personale i en statsstyrelse, som mere eller mindre jages ud i mørket. Hvad vil ministeren stille op med dem, efterhånden som afviklingen skrider fremad?

På den anden side må man have lov til at beundre disse mennesker. Jeg var for en uge siden til et møde i Dansk Ingeniørforening, hvor der blev redegjort for statsbroen Store Bælts stade og afviklingsforanstaltningerne. Der var ingen sure miner eller hårde ord. Man forstod kun, at man arbejdede videre