

[Ole Henriksen]

bestræbelser, der er nu for at bringe denne gæld ned, når man snakker om broen her.

Altså når CD kører så meget på økonomien, ja, så må der jo ligge det tilbage, hvad SF også altid har sagt – ikke altid, men vi har i hvert fald sagt her inden for de sidste år – at vi ikke har råd til at bygge denne bro. Det mener jeg ligger helt klart, og det er glædeligt, at regeringen nu i 4-5 år, eller i hvert fald i resten af perioden, har erkendt, at det har vi ikke råd til, og derfor udskyder projektet, så længe denne regering sidder ved magten.

Ja, så er der spørgsmålet om beskæftigelsen. Jeg mener også, at det er et illusionsnummer og selvbedrag at tro, at det på længere sigt giver beskæftigelse. Det kan godt være, at man tror på den gamle vandladningsteori om, at det varmer lidt i øjeblikket, når man gør i bukserne, men siden hen bliver det forbandt ubehageligt. Og det samme gælder for broen her. Når man sætter det i gang, er det selvfølgelig klart, at det giver beskæftigelse, men på længere sigt er det lige så klart, at det vil skabe arbejdsløshed for en lang række mennesker. Det er rigtigt, at det er ca. 3.000 mennesker, der i øjeblikket er direkte eller indirekte beskæftiget med Kattegruterne, altså med øst-vest-trafikken, og det er klart, at når broen står færdig, så er disse mennesker altså også væk, og så er beskæftigelsessituationen bare blevet forværret. Så den tror vi altså ikke på.

I det hele taget kendetegner det jo de partier, som er brotilhængere, at det er en blind vækstfilosofi, der ligger til grund for bygningen af sådan en bro, og at man overhovedet ikke tænker i mere kvalitative baner eller ser på, hvad der f. eks. er af projekter i øjeblikket, som vil kunne afhjælpe de ubehageligheder, som kan være ved færgetrafikken. Her tænker jeg på ventetiden. Nu hørte jeg, at en lastbil må vente 4 timer. Jeg ved ikke, hvor meget gennemsnitsventetiden er for lastbiler, men hvis de har bestilt plads, så får de jo pladsen, og så kan de afstemme deres tilkørsel, således at de kan køre lige om bord. Det gælder de fleste steder.

Alt tyder på, at CDs standpunkt er, at denne bro skal være for erhvervslivet. Jeg forstår altså ikke, at man tror, det vil være en fordel for erhvervslivet at skulle køre over broen, i hvert fald ikke nogen økonomisk fordel. Man kan selvfølgelig indhente en ti-

mes tid, hvis man i øvrigt er i stand til at overholde de regler for hviletid, der findes, men de fleste erhvervschauffører benytter selvfølgelig sejladserne til at få afviklet hviletiden. Jeg tror derfor, at CD dels er inde på sin almindelige vækstfilosofi, dels i sine betragtninger om, at dette skal være til gavn for erhvervslivet, er kommet ud på et sidespor. Det er ikke noget, der holder stik, i det øjeblik man fik denne bro. Broafgiften for tunge lastbiler eller i det hele taget for biler vil være af en størrelsesorden, som formentlig kommer til at ligge over den, som man har i dag med færgetrafikken.

Endelig skal jeg komme med en bemærkning til hr. Ninn-Hansen, som jo har haft den glæde at kunne sætte socialistisk folkeparti og fremskridtspartiet i samme bås som indædte bromodstandere. I sidste samling var hr. Ninn-Hansen jo glad, hver gang SF stillede et dagsordensforslag, som kunne komme til afstemning her, for, som han sagde sidste gang: det var dog dejligt, at vi endnu en gang kunne få bekræftet, at denne bro skal bygges. Nu synes jeg, hr. Ninn-Hansen prøver at undgå disse afstemninger. Jeg ville være meget glad for at få en afstemning, som gjorde, at vi ikke fik denne bro bygget, så vi har ligesom byttet lidt om på rollerne.

Om de to dagsordensforslag vil jeg gerne sige følgende: Centrum-demokraternes dagsordensforslag kan vi ikke stemme for. Fremskridtspartiets dagsorden har den ordlyd, at broen i den nuværende statsunderskudssituation ikke må bygges for skatteydermidler. Hvad betyder det egentlig, hr. Glensgård? Betyder det det, jeg engang har læst nogle fremskridtsfolk sige, at blev den bygget af oliesheiker eller finansieret af oliesheiker, så måtte man godt gå i gang med at bygge denne bro? Hvis det er rigtigt, så falder hele argumentationen om de store trafikproblemer, som en bro medfører, om arbejdsløshed og om afgifterne for at komme over broen væk. Hvis det er fremskridtspartiets politik, at man skal have den bro, bare den er bygget af oliesheiker eller andre, så mener jeg, det er en hul og tom argumentation, som her føres frem. Derfor må hr. Ninn-Hansen, næste gang han slår SF og fremskridtspartiet sammen i denne forbindelse, nu gerne adskille og sige, at fremskridtspartiet vil nok have en