

[Grove]

havde debatten, talte vi meget om en mølposering, og da man puttede Store Bælt i mølpose, var vi modstandere af det. Vi er interesserede i, at vi får taget det op, og at vi får startet hurtigst muligt.

I 1978 var begrundelsen, som ministeren nævnte, samfundsøkonomien, og hvis det stadig væk skal være begrundelsen, så forstår jeg godt, at socialdemokratiet er betænkeligt, for én ting kan man i hvert fald roligt sige: samfundsøkonomien er under de skiftende socialdemokratiske regeringer i hvert fald ikke blevet spor bedre, og der er heller ingen tegn på, at vi nogen sinde får bygget en Storebæltsbro, hvis det skal være grundlaget fremover, at det er samfundsøkonomien alene, der skal være afgørende for, om vi skal have den eller ej.

Man kunne måske tænke sig, at de jobskabelsesordninger, som man nu lægger op til i folketinget, kunne udnyttes betydelig bedre, hvis man satte noget byggeri i gang på dette område. Vi tror, at det ville skaffe mange job. Vi tror, at det ville være til gavn. Vi tror, at det offentlige også skal investere i dårlige tider. Vi mangler investeringer i det private erhvervsliv, og et sådant byggeri kunne medføre mange investeringer i det private erhvervsliv, hvis man gik i gang.

Vedrørende finansieringen har vi jo så tidligt som i 1960'erne sagt, at vi var klar til at bygge broen på folkeaktier. Vi var klar til at bygge den på privat finansiering. Vi var klar til, at det offentlige byggede den, under forudsætning af, at den blev betalt af brugerne. Vi er meget fleksible her, men vi tror, at vi skal i gang med det.

Jeg må nok sige, når det er det statistiske grundlag, som bliver fremhævet nu, der skal være med til at afgøre, om vi skal have broen eller ej, at den trafikpolitik, der er blevet ført her i Danmark inden for de sidste åringer, jo igennem beskatning af biler, af privatbilismen, har været årsag til, at et faldende antal biler bliver ført over Store Bælt, og i den pakke, der er kommet frem nu, er der jo lagt op til, bl.a. igennem benzinpriserne, at det igen skal gå ud over privatbilismen. Vi har for nylig fået en rapport fra professor Bent Elbek, som viser, at det egentlig er en forkert trafikpolitik, vi fører på dette område. Jeg går ud fra, at når vi skal behandle denne redegørelse til efteråret, så vil disse

problemer blive inddraget, inden man drager den endelige konklusion.

Vi kan altså ikke støtte dette lovforslag, men vi vil gerne bygge Storebæltsbroen.

Ivar Hansen (V):

Det er jo et meget enkelt stykke arbejde, fremskridtspartiet her har præsteret: fire små paragraffer, et par enkelte ministersvar og henvisninger til et par udtalelser fra forskellige personer, der har udtalt sig om denne sag. Det er vel næppe sandsynligt, at et - undskyld, jeg siger det - så primitivt oplæg er velegnet som udgangspunkt for en genoptagelse af drøftelsen af Storebæltsproblematikken. Der vil nok kunne stilles mange spørgsmål til hr. Dohrmann om, hvordan en sådan konstruktion skulle fungere i praksis.

Vi forstår, at det, fremskridtspartiet gerne har villet med dette, er at pege på, at muligheden med privat, udenlandsk finansiering er en mulighed, der også skal indgå i vurderingen. O.k., så vidt, så godt.

Når det er sagt, vil jeg gerne føje til, at det er jo ikke tidspunktet nu at gå ind i en drøftelse af denne sag. Vi ved, at der for øjeblikket foregår overvejelser i trafikministeriet. De har været i gang længe. Ministeren har lovet, at omkring årsskiftet 1982-83 vil der kunne ligge en redegørelse i folketinget om, hvordan udviklingstendenserne tegner sig i øst-vest-trafikken, siden vi sidst gjorde situationen op, og eventuelt også med hensyn til, hvordan fremtiden må skønnes at tegne sig. For selvfølgelig ved enhver, at konsekvensen af at udskyde Storebæltsprojektet i 1978 jo ikke er, at så skal man bare gøre ingenting. Konsekvensen kan jo ikke være, at vi bare skal vinke farvel til en langsigtet planlægning.

Det er da højst sandsynligt, at når denne sag reelt kommer på folketingets bord igen, så må denne finansieringsform og denne konstruktion, som fremskridtspartiet her foreslår, også have en realistisk vurdering, sammenlignet med den konstruktion, der var lagt op til i den lov, der foreligger om byggeri af en statsbro over Store Bælt.

Min konklusion i dag er den, at vi fra venstres side finder, at tidspunktet for at drøfte hele den problemstilling igen foreligger, når ministerens redegørelse ligger på folketingets bord. Det imødeser vi med forventning.