

[Bilgrav-Nielsen]

te, og som vi afventer og ser hen til med interesse, fordi jeg går ud fra, at det bliver en redegørelse, der ikke bare fokuserer på Storebæltsproblemet, men simpelt hen omfatter samtlige trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark. Jeg spørger, fordi jeg mener, at vi også må debattere den sag ud fra et ønske om – vi har i hvert fald et ønske om det – at vores trafikforbindelser er decentralt udførte. Vi tror, vi gør skade, hvis vi centraliserer alt for stærkt med hensyn til trafikforbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark.

Jeg vil spørge ministeren, om der i redegørelsen er indeholdt fornyede økonomiske overslag over omkostningerne og følgeomkostningerne for samfundet som helhed, og om der også er nye overvejelser omkring prognosematerialet, for det er jo efterhånden lang tid siden, at vi fik skabt grundlaget for den lovgivning, vi stadig har, og som under alle omstændigheder, så vidt jeg kan se, er stærkt forældet. Det er jo en helt anden tid, vi har, økonomisk og trafikalt.

Én ting kan vi dog fastslå i dag med sikkerhed, og det er, at den lov, vi har om en fast forbindelse over Store Bælt, og som indebærer, at der skal bygges en højbro over Østerrenden, ikke kan gennemføres, og den må ikke gennemføres. Vi må ikke plante 25 bropiller på tværs af et af de mest trafikerede internationale farvande.

Anne Grete Holmsgård (VS):

Det har altid været VS' holdning, så længe man overhovedet har diskuteret en Storebæltsbro, at det var en rigtig dårlig idé. Det er der flere grunde til.

For det første de trafikmæssige. Her vil en bro komme til at fungere som en undergravning af den kollektive trafik, som vi mener det er vigtigt at forbedre og udvide. Det skyldes flere ting. En bro vil for det første betyde nedlæggelse af færgeoverfarterne Korsør-Nyborg og Halskov-Knudshoved. Det er faktisk i øjeblikket den mest rentable del af DSBs virksomhed.

Da det jo er kendt, at regeringen styrer efter, at udgifter og indtægter skal balancere ikke bare inden for postvæsenet, men også inden for DSB, vil en bro og dermed en nedlæggelse af færgeforbindelserne mellem Sjælland og Fyn betyde særdeles kraftige takststigninger i togtrafikken, og vel at mærke

takststigninger, som kommer oven i de takststigninger, regeringen allerede har bebudet den vil komme med til næste år, og som vil blive resultatet, hvis man forsøger at gennemtvinge en balance i budgetterne. Det vil med andre ord betyde et meget voldsomt anslag mod DSBs togtrafik.

En broforbindelse vil desuden lægge op til, at man øger biltrafikken og godstransporten med biler fremfor med statsbanerne. Det betyder for det første større energiforbrug, det betyder mere forurening, og det betyder flere trafikulykker.

Med hensyn til skævhederne mellem regionerne vil en broforbindelse efter vores mening øge disse. Der er ganske givet ingen tvivl om, at det ikke kun vil blive de tidligere nævnte færgeforbindelser, der vil blive nedlagt, men at en lang række andre færgeforbindelser også vil blive nedlagt, i det øjeblik der kommer en Storebæltsbro. Jeg tænker først og fremmest på færgeforbindelserne mellem Sjælland og Jylland, men jeg tænker også på den færgeforbindelse, der i dag er mellem Korsør og Langeland.

Det fører over i det næste argument mod en broforbindelse, nemlig de beskæftigelsesmæssige konsekvenser. Den merbeskæftigelse, som selve brobyggeriet vil medføre, vil ikke blive en reel merbeskæftigelse, men tværtimod en mindrebeskæftigelse. Samtlige ansatte på og i forbindelse med overfarterne mellem Sjælland og Fyn vil miste deres arbejde. Det samme vil langt de fleste, der i dag er beskæftiget på eller ved færgeforbindelserne mellem Sjælland og Jylland og mellem Sjælland og Langeland. Det traditionelle argument med, at faste forbindelser mellem landets øer øger beskæftigelsen og udjævner de regionale forskelle, holder ikke. Spørg bare på Langeland, hvad der er sket, siden man fik bygget broerne fra Langeland til Svendborg! Der er muligvis sket en svag forøgelse af beskæftigelsen på Fyn, til gengæld er der sket en katastrofal vækst af arbejdsløsheden på Langeland.

Økonomisk set er det desuden en rigtig dårlig idé, også selv om den privatfinansierede forbindelse, som fremskridtspartiet foreslår, ikke umiddelbart gør et kæmpeindhug i statens finanser. Men også privatfinansiering – og det, der er tale om, er vel et sted mellem 10 mia kr. og 15 mia kr. – skal jo forrentes og betales tilbage, og det skal så ske over