

[Dohrmann]

gang kommer forbrugerne til gode, men senere hele samfundet.

Stil dog de enkelte medlemmer af folketinget frit, således at vi kan få en afstemning om, hvorvidt vi ønsker den forbindelse eller ej! Vi har lige hørt venstres ordfører, som faktisk var den mest negative. Når venstrefolk rundt omkring i landet taler, hører vi noget ganske andet, det svarer slet ikke til, hvad venstres ordfører siger her, og sådan er det vel nok i langt, langt de fleste partier. Derfor føler jeg mig overbevist om, at i samme øjeblik der kom en afstemning her i folketinget, hvor medlemmerne fik lov til at stemme efter deres overbevisning og ikke efter partitaktiske hensyn el.lign., ville der visse sig et klart flertal for en privatfinansieret Storebæltsforbindelse. Det andet er luskeri.

**Hahn (CD):**

Centrum-demokraterne har i hele deres snart 10-årige levetid talt varmt for en Storebæltsbro. De øvrige 3 regeringspartnere kendte altså CDs standpunkt, da regeringschefen, hvis parti også vides at være tilhænger af broen, udpegede en CDer til trafikminister. De konservative har endnu længere talt for en Storebæltsbro.

Nu foreligger fra ministerens hånd en udførlig redegørelse om hele projektet. Ganske vist har regeringen valgt at vente med at tage endelig stilling til en fast forbindelse over Store Bælt til foråret 1985. De 2 år skal bruges til nye undersøgelser. Regeringen vil bl.a. belyse vilkårene for bygning af en kombineret tunnel- og broforbindelse for både jernbane- og biltrafik. Det vil blive undersøgt, om det bedst kan betale sig at bygge en tunnel fra Sjælland til Sprogø og derfra en bro til Fyn. Regeringen vil samtidig gøre brug af internationale erfaringer.

Som bekendt blev Storebæltsprojektet stillet i bero i 1978. Der var da brugt 130 mill. kr. til projektering og forundersøgelser. I ministerens redegørelse anføres det, at disse penge ikke er spildt, da projektet fra dengang ikke anses for at være teknisk forældet. En stor del af det danske erhvervsliv ønsker en Storebæltsbro. Industrien herhjemme koncentrerer mere og mere i Vest-, Syd- og Sønderjylland, og det er da også her, de største forventninger findes. I Københavnsområdet er over 75 pct. af beskæftigelsen at finde in-

den for handels-, transport- og serviceerhverv. Det skal indrømmes, at for Århus og Nordjyllands amter vil færgeforbindelser over Kattegat have større betydning.

Redegørelsen nævner, at der i anlægsperioden vil kunne beskæftiges 3.300 mand. Heroverfor står en nedgang i beskæftigelsen fra og med broens åbning på ca. 2.000 mand på de berørte færgeruter.

Finansieringsformen mener ministeren ikke er noget kardinalpunkt. Endvidere anfører ministeren, at det er vigtigt, at Danmark trafikalt bliver en helhed, og at broprojektet vil være samfundsøkonomisk rentabelt i forhold til færgesejls samt reducere energiforbruget.

Jeg har nævnt de forventninger, som stilles fra jysk erhvervslivs side. Men det skal naturligvis ikke glemmes, at fynsk erhvervsliv er repræsenteret i de 42 erhvervsråd, der står bag ønsket om en Storebæltsbro.

Trafikministeriets planlægningsafdeling har udarbejdet flere projekter. En kombineret bro koster 10,7 mia kr., en biltogsforbindelse 7,2 mia kr. og en ren vejforbindelse 10,6 mia kr.

Pessimister tror ikke på en bro i dette århundrede. Broprojektet har været debatteret i de seneste 125 år. Heraf siges hr. Ninn-Hansen at have talt om bro i 25 år, men heldigvis er trafikministeren optimist. Han mener, at han bestemte vil opleve at køre mange gange over en Storebæltsbro. Centrum-demokraterne håber, trafikministeren får ret. (*Afbrydelse*). Måske er han også trafikminister til den tid, det er rigtigt nok.

Så har jeg et par bemærkninger til de foregående talere.

Hr. J. K. Hansen omtaler det sidste, ryvende afsnit om de økonomiske spørgsmål. Her har ministeren naturligvis tænkt på, hvordan optagning af et lån på en halv snes milliarder kroner vil belaste det danske samfunds lånevilkår i øvrigt.

Hr. Svend Erik Hovmand siger, at det ikke må koste mere ved overfart pr. bro end pr. færge. Det koster f.eks. omkring 7.000 kr. for et lastvognstog fra Padborg til København, og heraf går alene 3.000 kr. til færgeudgifter.

Det er rigtigt, som hr. Dohrmann var inde på, at som det er nu, vil kløften mellem Jylland-Fyn på den ene side og Sjælland på den anden side vokse, og at det kan blive