

[Bilgrav-Nielsen]

ne ved at have tætte forbindelser mellem landsdelene. 6-7 færgeforbindelser nedlagt til fordel for én fast forbindelse mellem Fyn og Sjælland er at gå den forkerte vej. Og sådan vil det gå, når trafikunderlaget ikke er der for den faste forbindelse.

Det vil betyde brud på en anden politisk holdning, som der har været stort flertal for her i folketinget, nemlig hovedargumentet bag vores landsplanlægning: at vi skulle have en ligelig udvikling i landets forskellige regioner. Dette standpunkt falder, dette mål kan man ikke nå, hvis man med det svage trafikunderlag bygger en fast forbindelse over Store Bælt. Hele det nord- og nordvestjyske område får lang omkørselsvej, og når de endelig når frem til overfarten, er der stor sandsynlighed for, at de skal betale en højere pris for at komme over end den, de betaler i dag.

Her gør navnlig tilhængerne af fjernelsen af toldmuren sig skyldige i en alvorlig fejltagelse. Hr. Burgdorf, hr. Hahn og især hr. Dohrmann mener jo, der er en gevaldig spærring på grund af prisen for at sejle over Store Bælt, og jeg er enig i, at der er en spærring på grund af prisen ved at komme over Store Bælt. Men bygger man en fast forbindelse til de priser, der tales om, med det svage trafikunderlag, der er udsigt til, så er man stensikker på, at der i en lang, lang årrække ikke bare sker en fastholdelse af toldmuren, men en cementering, en byggen oven på toldmuren.

Hvis man vil forsøge at komme uden om det problem, at sejladsen, at overfarten er for dyr, er det dårligst tænkelige, man kan gøre, at bygge en fast forbindelse på det trafikunderlag, som nu synes at ville komme i de nærmeste år. Det kan ændre sig, det er klart. Man skal ikke i dag sige, at der aldrig nogen sinde vil være basis for en fast forbindelse over Store Bælt; det ved ingen.

Men hvad vi bør konkludere, er, at der i hvert fald ikke er brug for den på denne side af år 2000. Vi har brug for at skaffe lidt tid, for at vi ikke fortsat skal lade færgeoverfarten stagnere, for at vi ikke fortsat skal slide ned uden at reparere. Det betyder nemlig, at vi ødelægger og forringer servicen i forbindelsen mellem landsdelene.

Landets økonomiske situation er en tredje årsag til, at vi ikke bør gå i gang med dette byggeri. Ingen kan bestride, at situationen i

dag for landets økonomi er ringere end i 1978, da man sidst udskød på grund af økonomien, og langt ringere i dag end i 1973, da man besluttede sig for anlæggelsen.

Endelig er der for det fjerde beskæftigelsesproblemet. Det kan ikke bestrides, at der er udsigt til – ingen ved noget, men der er udsigt, jeg vil endda sige god udsigt, til – en vis merbeskæftigelse ved etablering af en fast forbindelse, men hvad der er mere sikkert, er, at når den faste forbindelse er færdigbygget, er den arbejdskraft, som var blevet merbeskæftiget, lediggjort sammen med en lang række andre, som har været beskæftiget, ikke bare ved færgeoverfarterne, men ved de forbundne aktiviteter dér, hvor færgerne forbinde landsdelene. Hvor man nu taler om en aktivitetsforøgelse med en fast forbindelse i visse egne, hvilket nok heller ikke kan bestrides, er jeg overbevist om, at man vil komme til at opleve en mindst lige så klar aktivitetsforringelse, nedgang, i de egne af landet, hvor færgeforbindelserne må afvikles.

Dette er baggrunden for, at vi må sige tak for, at nogen har ført ministerens hånd ved skrivning af afsnit 12. Men vi håber ikke, at det bliver som sidst: at man blot udsætter, afventer, undersøger endnu et par år. Vi mener, man bør handle. Man bør gennemføre en effektivisering af færgeoverfarten, færgedriften på Store Bælt, og det har vi 2 lovforslag om til behandling om lidt.

#### **Anne Grete Holmsgård (VS):**

Når man læser ministerens redegørelse, der er én lang skamrosning af Storebæltbroen, får man det solide indtryk, at ministeren befinder sig i en drømmeverden og fortsat er optændt af de tidlige 1970eres optimisme. Det forhold, at trafikprognoserne for trafik mellem Øst- og Vestdanmark er faldet med 70 pct. for persontrafikkens vedkommende og ca. 40 pct. for lastbiltrafikkens vedkommende i forhold til forudsigelserne i 1972, har ikke på nogen som helst måde anfægtet ministerens tyrkertro på, at en Storebæltbro vil være en samfundsmæssigt set enestående investering.

Ministerens 11 siders skamrosning af broprojektet, der når de helt store højder på det sted, hvor broen udråbes til en såkaldt varig plusværdi for vores børn og vores børnebørn, overbeviser ikke mig om salighederne