

[Trafik- og kommunikationsministeren]

ting. I samarbejde med personaleorganisationerne vil DSB som bestemt i den politiske aftale af 12. juni 1986 sikre dels færgeoverfarternes fulde funktionsduelighed til sidste tur, dels det pågældende personale interesser.

Undersøgelse af muligheder for at skabe nye arbejdspladser i Korsør-Nyborg-området er også sat i gang med deltagelse af repræsentanter for kommunerne.

Der er tid til rådighed til at gennemdrøfte muligheder og tilrettelægge initiativer, hvilket jeg tror vil lette vejen for en tilfredsstillende håndtering af disse afledte, men væsentlige virkninger af trafikomlægningen.

IX. Sammenfattende vurdering

Det er den klare og samstemmende opfattelse hos de partier, der har indgået den politiske aftale, at der på alle punkter nu er nået en tilfredsstillende løsning, funktionelt, teknisk, økonomisk og miljømæssigt.

Landets erhvervsliv støtter den faste forbindelse. Det skulle dokumentere, at der er tale om et tiltag af betydning for landets erhvervsmæssige udvikling. Vi ved, at kun øget produktion opnået gennem reducerede omkostninger er vejen til forbedring af betalingsbalancen på lang sigt. Storebæltsforbindelsen er et afgørende bidrag hertil.

Et afgørende forhold er, at befolkningens valgfrihed mellem bane og vej sikres.

Hermed er ikke sagt, at en rimelig støtte til fremme af den kollektive trafik ikke kan være på sin plads. Denne betragtning tilgodeses gennem den tidsmæssige præference for jernbaneforbindelsen, der herved får en mulighed for at konsolidere sig konkurrencemæssigt.

Som argument imod motorvejsforbindelsen fremføres det synspunkt, at biltrafikken ikke bør understøttes, men bremses i sin vækst af hensyn til luftforureningen. Umiddelbart er dette en besnærende betragtning, men den er ikke holdbar. Samme trafikmængde vil efter hidtidige beregninger blive afviklet med mindre energiforbrug og mindre luftforurening, end hvis bilerne skulle færges over. Indebærer den faste forbindelse øget biltrafik, er dette et udtryk for behovet for forbindelsen.

Det årlige udslip af kvælstofoxider er her i landet 250.000 t, hvoraf trafikken tegner sig for 80.000 t. En forsvindende del kommer fra passage af Storebælt. Skal der sættes ind imod bil-

trafikkens bidrag til luftforureningen, må dette ske på generelt plan, ikke ved kunstigt at hindre en tidssvarende trafikafvikling i landets mest betydningsfulde samfærdselspunkt.

Dette og andre lignende synspunkter har været fremført som argument imod Storebæltsforbindelsen. De kunne have været fremført imod udbygning af motorvejsnettet og andre store trafik anlæg. Herved er den betydning, som Storebæltsforbindelsen vil få for landets trafikale og dermed såvel erhvervsmæssige som trivselsmæssige udvikling, beklageligvis til tider blevet overskygget.

Nu er projektet i enighed mellem de i den politiske aftale deltagende partier lagt fast. De nødvendige forundersøgelser er tilendebragt. Det er forligspartiernes overbevisning, at anlægget vil få en stærk, positiv indvirkning på samfundsudviklingen, og de håber, at dette nu vil indtage den dominerende plads i offentlighedens interesse for anlægget.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 8:

Forespørgsel til forsvarsministeren [om, hvordan ministeren vurderer mulighederne for at indgå et forsvarsførlig for årene 1989, 1990 og 1991].

Af Hans Hækkerup (S) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 1/11 88).

Formanden:

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Spørgsmål til ministre:

Spm. nr. S 149

1) Til industriministeren af:

Hjortnæs (S):

»Hvilken betydning tillægger ministeren det rekreative fiskeri som led i udviklingen af Danmark som turistland?«