

[Bilgrav-Nielsen.]

der er hovedsigtet, nemlig at bygge en kombineret motorvejs- og jernbaneforbindelse over Store Bælt. Jeg understreger til sidst: der er ikke tale om tunnelforslag, som ministeren desværre også bidrog til at kunne skabe misforståelser om, under hele Store Bælt. Der er ikke tale om, som en af de fynske borgmestre sagde til Kommunernes Landsforenings blad: vi vil ikke have en 16 km sort tunnel under Store Bælt; der er tale om, at man på en strækning af 4 km erstatter en bro i 75 m's højde med en tunnel.

Sigsgaard (VS):

På grund af møde andetsteds nåede jeg desværre ikke at få ordet i første omgang og skal derfor med formandens tilladelse gøre nogle bemærkninger nu om de to forslag.

Forslaget om at udsætte bygningen af en fast Storebæltsforbindelse indtil videre kan vi støtte af en række forskellige grunde:

1) taler trafikallene derfor — dem har andre ordførere redegjort for,

2) vi mener, som jeg tidligere flere gange har været inde på, at der i det hele taget ikke er brug for nogen fast Storebæltsforbindelse,

3) har vi jo altså 6 bilfærger og én jernbanefærgeforbindelse fra Sjælland til Fyn og Jylland allerede — de fleste af dem måtte man selvfølgelig nedlægge, hvis man gennemførte den faste forbindelse — og de har i dag rigelig kapacitet,

4) hvis staten som en reaktion på biltrafikkens krav bygger en bro i motorvejsstandard, er der én sikker virkning af det, nemlig at biltrafikken vil vokse, og det er ikke ønskeligt, hverken af økonomiske, sundhedsmæssige eller miljømæssige grunde.

Med hensyn til økonomien må vi nok slå fast, at det er begrænsede midler, der er til rådighed til offentlige anlægsarbejder i det hele taget. Det tror jeg der må være enighed om. Da der foreligger en sådan begrænsning, kan det efter vores opfattelse ikke være en bro over Store Bælt, der skal laves; vi mangler f. eks. masser af boliger til rimelige priser, og der kan bygges 20.000 gode boliger for det, som en Storebæltsbro kommer til at koste. Også børn og ældre og de mange andre, som ikke har bil, har god brug for gode, helst offentligt finansierede,

boliger, men broen har de derimod ikke brug for.

Til dem, der snakker om, at broen endelig skal bygges af hensyn til beskæftigelsen, vil jeg sige, at jeg egentlig gerne vil se dokumenteret, at broen skulle give mere arbejde end f. eks. boligerne. Jeg vil påstå, at den dokumentation simpelt hen ikke kan fremskaffes; det er vilde påstande, når nogle fremhæver, at broen skulle være beskæftigelsesmæssigt bedre end næsten et hvilket som helst andet offentligt anlægsarbejde. Selvfølgelig beskæftiges der en del mennesker under selve byggeriet, hvornår det så end måtte komme i gang, men hvad med bagefter, og helt konkret: hvad med Korsør-Nyborg?

I en parentes skal jeg måske sige til dem; der har antydnet, at man gennem store offentlige anlægsarbejder kan komme ud af den økonomiske krise, landet befinder sig i, at det selvfølgelig er en illusion at tro det. Samtidig vil jeg ikke misforstås derhen, at vi i VS ikke skulle være tilhængere af, at der på adskillige områder sættes offentlige anlægsarbejder i gang, men vel at mærke anlægsarbejder, som flertallet af befolkningen har brug for, og de betragtninger gælder ikke en fast forbindelse over Store Bælt.

I dag spredes trafikken over de mange færgeruter, som vi har. En bro vil jo have en tendens til at koncentrere trafikken i én tordnende strøm over Fyn, over Sjælland. I stedet for at bilerne står stille på færgerne, vil der blive kørt millioner flere kilometer med en bro. Det betyder mere forurening, større energiforbrug, mere nedslidning af bilerne og dermed større bilimport, og det betyder igen flere ulykker. Økonomisk set er det også en meget uhensigtsmæssig løsning.

Egnsudviklingssynspunkterne bragte bl. a. hr. Bilgrav-Nielsen ind i billedet her til sidst, idet han citerede forskellige venstrefolk for at have sagt, at nu burde der rettes radikalt op på det skæve Danmark, og det var, som om hr. Bilgrav-Nielsen mente, at en sådan opretning kunne ske ved, at man lavede en fast forbindelse, en bro. Man har hørt mange gange, at en bro skulle give udvikling, og det er også rigtigt, en bro giver udvikling, men vel at mærke ved den ende af broen, der i forvejen er