

[Akxel Larsen.]

være sig et entreprenørforetagende eller et finansieringsforetagende — koncession på driften af broen.

Det er, hvad der er at sige om selve det foreliggende forslag, men så må det tilføjes, at man har indsmuglet noget om, at Store-Bæltbroen absolut skal have prioritet forud for andre store broopgaver. Det synes jeg ikke man skal have lov til at indsmugle i et sådant i øvrigt usagligt forslag, som ikke vil kunne blive vedtaget af folketinget. Hvilken stor broopgave der skal have førsteprioritet, og hvilken der skal have andenprioritet, har der været talt en del om. Vi må imidlertid have en samlet bedømmelse af det. Det er ikke nok blot at sige: vi må have knyttet landsdelene sammen, og derfor skal dette gøres først. Man må se på, hvad der er mest nødvendigt ikke blot af trafikale grunde, men af hensyn til landets trivsel som helhed, og dér ved man at jeg er af den opfattelse, at den første store opgave, som må løses, den, der presser mest på, er den faste Øresundsforbindelse.

Jeg har nok hørt, at man her også i dag siger, at man af hensyn til konkurrencen fra Hamborg er nødt til at ophæve spærringen mellem Jylland-Fyn på den ene side og Sjælland med København på den anden. Jeg vil tillade mig at gøre opmærksom på, at hvis man får en fast Store-Bæltforbindelse færdig før en fast Øresundsforbindelse, før udviklingen i Øresundsregionen for alvor er begyndt, bliver det ikke København, der konkurrerer på lige vilkår med Hamborg i Jylland, men Hamborg, der på for København ulige vilkår konkurrerer på Sjælland, og det ser jeg ikke nogen grund til at hjælpe Hamborg med. Nu er man oven i købet fra den side ved at være villig til at bygge og finansiere en bro over Femern Bælt, så man fik en trafikal lineal fra Hamborg til København. Jeg er klar over, at den kommer engang, og jeg er ikke modstander af det. Jeg er heller ikke modstander af en Store-Bæltbro; jeg mener, vi skal have den så hurtigt, det er forsvarligt og gørligt, men jeg mener, at den første og vigtigste opgave i den forbindelse er at skabe det erhvervsøkonomiske kraftcentrum her ved Øresund, som kan sikre, at dette land ikke bliver til en økonomisk og måske efterhånden også politisk provins af den del af Tyskland, der

domineres af Hamborg. Det er mig ubegribeligt, at det konservative folkeparti, som dog ellers ikke har noget imod at skilte med, at det i særlig grad ser på vore nationale interesser, ikke er i stand til at se dette.

**Rimstad:** Jeg vil begynde med at sige, at mit parti er enig i den problemstilling, som den højtærede trafikminister trak op. På et tidspunkt, hvor det endnu ikke er vedtaget, om vi skal have en fast forbindelse over Store-Bælt eller ikke, hvor det ikke er bestemt, hvordan en eventuel forbindelse skal udformes, og hvor der af samme grund naturligvis heller ikke er udarbejdet tilnærmelsesvis rigtige kalkulationer for omkostningerne, mener vi, at tidspunktet for fremsættelse af et lovforslag som det foreslåede endnu ikke er inde. Der må efter vor opfattelse i dag mangle enhver mulighed for at føre realistiske forhandlinger om en privat finansiering af det projekt, der her er tale om, og vi kan derfor ikke forstå, hvad man skal med en lovgivning som denne allerede fra den 15. marts i år. Det er jo ikke alene muligt, det er også overvejende sandsynligt, at målsætningen for den faste forbindelse over Store-Bælt vil ændres både principielt og med hensyn til det tekniske grundlag endnu nogle gange, før man her i folketinget bliver enig om et lovforslag, der fastlægger selve projektet. Alene af de her fremførte grunde kan vi ikke støtte det foreliggende forslag.

Jeg vil imidlertid gerne benytte lejligheden til også at komme med nogle bemærkninger om, hvad jeg vil kalde betimeligheden af den tanke, vi her diskuterer. Det må vist stå helt klart, at et broprojekt, som med vejudfletninger og tilstødende ramper næppe i dag kan udføres for mindre end 4 milliarder kr., ikke kan finansieres gennem opkrævning af bropenge, fordi disse vil komme til at ligge væsentligt højere end de nuværende overfartstakster, og om dem kan man vel sige, at de i hvert fald ikke er for lave, hvis man sammenligner dem med taksterne for private overfarter. Dette skøn gælder antagelig også, når man kalkulerer med selv væsentlige stigninger i trafikmængden over bæltet. Før man kan nå frem til en afklaring af dette forhold — og det kan man først, når anlægsudgifterne er realistisk kalkuleret — forekommer det os