

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Storebæltsbroen ingen nævneværdig betydning vil have for den vejtrafik, som kører i transit gennem Danmark mellem Skandinavien og det sydlige udland. Men hvad er egentlig meningen med at fremføre det i denne sammenhæng? Dels er det ikke noget nyt, der siges, dels kunne man da også synes, at vi her i landet kan tillade os at gøre noget for først og fremmest at bedre vore egne trafikforbindelser i stedet for at bruge vore ressourcer på at skabe de bedst mulige forhold for den trafik, der bare kører gennem vort land.

Endelig kan jeg vedrørende det sidste punkt bekræfte, at det naturligvis er min bestemte hensigt, når folketingsrådet har truffet den endelige beslutning om anlæg af den faste Storebæltsforbindelse, at fremme dette arbejde. Det vil sige, at man går i gang med de forarbejder, der skal til. Det vil sige, at man begynder at arbejde med, hvilken licitation der skal ske. Det er ikke et arbejde, der gøres fra den ene dag til den anden, der er adskillige ting, der skal ordnes, og hvis man også udsætter dét, bliver vi heller aldrig færdige på noget tidspunkt og kommer i gang med det. Det er da klart, at det ville undre mig, at det skulle være en indvending mod den faste forbindelse, at trafikministeren, når beslutningen er truffet, så vil gøre, hvad han kan for at fremme dens udførelse.

I den seneste debat om Store Bælt har man bl. a. henvist til, at ingeniør Anders Nyvig, som deltog i arbejdet med at vurdere Storebæltsforbindelsen ved udarbejdelsen af betænkningen „De store Trafikinvesteringer“ fra 1961, i et par kronikker i Politiken går imod anlæg af en Storebæltsbro. Nyvig begrundet sin holdning med, at det ikke er nødvendigt at bygge en bro af hensyn til trafikken, samt at færgefarten kan gøres billigere og give en bedre publikumsbetjening, og anbefaler i denne forbindelse en højere frekvens på de enkelte overfarter, hvor jeg har forstået det sådan, at der her ikke alene tales om Storebælts-, men også om Kattegatruterne. Endelig peges på en genoplivning af de tidligere skibsrunder mellem København og Jylland.

De, som har læst kronikkerne, vil have set, at hr. Nyvig ikke er i stand til at tilføre debatten nogen nye oplysninger. Han opere-

rer med de kendte elementer, men misforstår en hel del undervejs. Det er meget karakteristisk for den måde, han behandler problemerne på, at hans vurdering af færgefartens økonomi tager udgangspunkt i 1968-betænkningen i stedet for i de nyere oplysninger, som f. eks. fremgår af Jespersenudvalgets betænkning fra 1972. Grundlæggende falder hr. Nyvigs synspunkter og argumenter tæt sammen med fru Elsebeth Kock-Petersens, som jeg har beskæftiget mig med.

Jeg skal kun gøre den yderligere bemærkning med hensyn til beskæftigelsen, at ingen har sagt, at en gennemførelse af en fast forbindelse løser beskæftigelsesproblemerne. Det løser nogle problemer i en given situation, men det, der er det afgørende, er, at en fast Storebæltsforbindelse på lang sigt kan løse en lang række problemer, binde landet sammen og være en støtte for dansk erhvervsliv.

Endelig vil jeg om finansieringen gerne understrege, at det hele tiden har været standpunktet, at man skulle sikre gennemførelsen af dette ved hjælp af udenlandske lån og derfor ikke belaste de danske skattekrone i første omgang. Jeg må derfor på regeringens vegne afvise det forslag om motiveret dagsorden, som hr. Glensgård har stillet, ligesom jeg også må afvise det fremsatte forslag til folketingsbeslutning.

Formanden:

Vi går derefter til anden omgang, hvor taletiden for ordførerne er indtil 5 minutter. Jeg beder de ordførere, der ønsker at udtale sig, om at melde sig.

Glensgård (FP):

De fleste ordførere har afvist den af mig foreslåede dagsorden. Vi fik ikke markeret, om fru Grethe Philip ville støtte denne dagsorden. Men der var dog et enkelt lyspunkt, idet fru Grethe Philip sagde, at vi nationaløkonomisk er ude i nogle uhyrligheder for øjeblikket. Derfor skulle det glæde mig, om fru Grethe Philip ville gå så vidt, at hun ikke ønsker at følge sin gruppe og derfor støtter vores dagsorden.

Ministeren var inde på, at en sådan fast forbindelse ville gavne erhvervslivet, og at vi ville komme ud over de problemer, vi har i dag. Må jeg ikke gøre opmærksom på, at