

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tingene lidt i sammenhæng. Det er afgørende til det, hr. Christophersen sagde, at i den trafikpolitiske redegørelse i folketinget sidste efterår blev der udtrykkelig sagt, at ved udarbejdelsen af redegørelsen anså jeg det for realistisk at regne med, at der inden for de næste 10-15 år ikke ville være større årlige beløb til rådighed for trafikformål på de offentlige budgetter, end vi regner med ved udgangen af den forestående 4-årige budgetperiode, og de tal, som hr. Christophersen nævner, er indberegnet i dette og er altså ikke noget, der nu foreslås ud over det, som vi har tænkt os tidligere. Det synes jeg er en væsentlig ting at have med ind i billedet.

Hr. Hovmand var inde på forskellige problemer, bl. a. inde på spørgsmålet om forrentning. Jeg vil gerne henvise til 1975-rapporten, hvor man i tabellen gør op, at selv i ugunstigste tilfælde, dvs. en 40 pct. mindre trafik, så bliver forrentningen 10 pct., vel at mærke i faste priser. Skal vi sammenligne med markedsrenten, skal der altså lægges 3-4 pct. til. Altså en god forrentning. Dertil kommer så de afledede virkninger, som ikke er omsat i penge.

Jeg skal ikke kunne sige, om B&Ws beregninger er rigtige, dem har vi ikke efterregnet. Jeg må henvise til de officielle rapporter og prognoser, der foreligger.

Med hensyn til trafikudviklingen bygger vi selvfølgelig på de prognoser for trafikudviklingen, der er udarbejdet af teknikerne, men jeg vil gerne sige, at den forøgelse af bilantallet er jo ikke bygget på Storebæltsbroen, det er ikke den, der giver det, det er den almindelige forbrugsudvikling, den almindelige udvikling i samfundet, som først og fremmest vil være årsag til det.

Man stillede mig det spørgsmål, om regeringen uafhængigt af de økonomiske synspunkter vil fremme denne sag. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at når beslutningen er vedtaget, så ligger der endnu en række forarbejder, som ikke har kunnet gennemføres på grund af, at der ingen beslutning forelå, der kunne sættes i kraft. Nu får vi en bekræftelse af den ene eller den anden art på, om man kan gå videre. Det mener jeg er vigtigt. Hvis jeg skulle skønne, så vil der med de ting, der skal gøres, og de forarbejder, der skal foretages, gå ikke under 2 år og

ikke over 3 år, inden man kan komme i gang med det praktiske arbejde. Hvis man udsætter ustandselig, hvornår får man så en mulighed for overhovedet at komme i gang, når selv de mest praktiske ting, som er nødvendige, ikke kan vedtages og gennemføres i henhold til loven?

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Ministeren er åbenbart lidt ked af, at ministeren selv på et tidligere tidspunkt i dag her fra denne talerstol sagde, at han agtede at fremme påbegyndelsen af Storebæltsforbindelsen. Derfor må jeg spørge ministeren: indgår Storebæltsforbindelsen i septemberforligets forhandlinger? Og i bekræftende fald: agter ministeren så at lægge det op som et ultimatum og sige, at han ønsker at gå i gang og fremme påbegyndelsen af Storebæltsforbindelsen?

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Storebæltsforbindelsen, den faste forbindelse over Store Bælt, omfattes ikke af septemberforliget. Når jeg siger, jeg vil fremme forbindelsen, så er det klart ud fra følgende: der ligger en lov, så må det være meningen, når den bliver bekræftet her i folketinget, at vi går i gang med arbejdet — ud fra de forudsætninger, jeg allerede har skildret.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslag om motiveret dagsorden af Glensgård (se foran)
forkastedes med 145 stemmer mod 20.

Forslaget til folketingsbeslutning
forkastedes med 101 stemmer mod 60; 5 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en bro over Store Bælt [af Bilgrav-Nielsen m. fl.].

(Lovforslag nr. 133. Fremsat 18/12 75. Første behandling 23/1 76. Betænkning 19/5 76).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.