

[Ministeren for offentlige arbejder]

på nuværende tidspunkt af udviklingen, at trafikudvalget får en grundig orientering om alle sider af dette problem. Jeg kan sige, når hr. Langsted spørger, om ikke der er kommet nye principper: jo, det er der. Nu tænkte hr. Langsted især på tunnelbygning, men også når det gælder brobygning, udvikles tingene stadig væk, og som en ordfører var inde på det, er et par stykker fra statsstyrelsen for øjeblikket i Japan, hvor man har udviklet noget, som vi høj grad vil kunne lære af.

Jeg kunne tænke mig at foreslå – så kan man vurdere det i udvalget – at trafikudvalget aflagde besøg hos styrelsen for Statsbroen Store Bælt ude i Christianiagade. De har materialet, de har ekspertisen, og de kan så give en orientering og besvare spørgsmål, når det drejer sig om en lang række tekniske enkelt-heder.

Må jeg sige – det glemte jeg – til hr. Svend Erik Hovmand, og også til andre ordførere, der har spurgt om det, at den prioritering, som skal komme efter udvalgsarbejdet, vil tidsmæssigt passe sådan ind, at vi ikke, om jeg så må sige, kommer hen på den anden side af den grænse, hvor man må sige: nu er der ingen vej tilbage. Det er klart, og jeg kan sige, at det arbejde, der udføres nu, er det forberedende arbejde. Man har haft kontakt med nogle store firmaer, men man er ikke kommet så langt, at det, der skal være det egentlige licitationsgrundlag, er udarbejdet; der er stadig væk nogen tid dér. Det er klart, at når arbejdet har været udbudt i licitation, tilbuddene er kommet ind, kontrakterne er underskrevet og man er gået i gang med det første egentlige arbejde med broen, er det med at blive færdig. Men vi har altså ikke forskertset noget.

Så vil jeg sige til hr. Ib Christensen, at rent teknisk følger jeg meget nøje med i, når der i debatten kommer nye tanker frem, og her for nylig så vi en tanke med en vældig illustration i en avis om, hvordan en tunnel kan bygges. Jeg checker hver gang, for man skal jo altid være modtagelig for gode ideer, men jeg har fra mine medarbejdere hver eneste gang fået at vide, også hvad angår det sidste, at der ikke er noget nyt i forhold til hele den forberedende drøftelse, man på teknikerplan havde, inden vi fik lovforslaget op her i folketinget. Der ligger et utal af forskellige udkast og modeller til, hvordan en tunnelbaneløsning kan være, og altså også til,

hvordan en broløsning kan være, men der er ikke noget principielt nyt i dette sidste forslag.

Jeg forstår, at SFs forslag går ud på en udskydelse til 1990, men jeg synes, at langt det meste af argumentationen gik på, at vi slet ikke skal have nogen bro. Det var argumenter, der ligesom forsøgte at nedgøre, at vi overhovedet skulle have den faste forbindelse.

Jeg vil godt sige om dette med indenlandske lån og udenlandske lån, at det er rigtigt, som det blev citeret fra anmærkninger til finansloven, at sådan forestiller man sig det. Det, som vi ikke ved noget om i dag, er, hvor stor en del af det, der skal være i udenlandske lån. Det er i og for sig sådan lidt af en teoretisk diskussion, fordi det, der er helt afgørende for os samfundsøkonomisk, er, hvor megen valuta vi skal bruge, hvor meget vi skal købe udefra for at bygge den bro. Alt det, vi ikke skal købe, er altså noget, vi har inden for landets grænser, cement osv., og det vil sige, at det er noget, der omsættes i et aktiv for samfundet, der kan gøres op i penge. Nej, helt afgørende er valutaeffekten.

Må jeg så sige om det med EF, at vi har nogle eksempler på, at arbejde har været udbudt i henhold til EF-licitationsreglerne. Nordjyder vil vide, at tager vi Sallingsundbroen, er der her tale om, at et udenlandsk foretagende forestår byggeriet. Jeg tror, der er 3 eller 4 udenlandske tekniske ledere ved projektet. Alle erfaringer fortæller os, at selv om det er udenlandske firmaer, som får arbejdet, er det dansk arbejdskraft, der benyttes af nærliggende grunde. Hvem vil bekoste det ekstra, det koster at få folk til at rejse herop og at indlogere dem på hoteller osv., når de oven i købet er tvunget til at overholde de overenskomster, vi har herhjemme? Nej, her ligger ikke nogen virkelig fare.

I øvrigt vil jeg forudse det, som allerede er ved at tage form. Det er en stor mundfuld, den største opgave, vi faktisk nogen sinde har begivet os ud i, og det er for stor en mundfuld for et enkelt foretagende. Derfor sker der det i denne tid, at store danske virksomheder taler sammen og har kontakt med hinanden for at se, hvordan man kan få tingene lagt til rette rent teknisk og overkomme det, og så kan jeg i øvrigt føje til, at det, der er hensigten, når vi kommer så langt, er ikke