

[Ministeren for offentlige arbejder]

ninger. Af hensyn til friholdelse af arealer til anlægget samt til Korsør og Nyborg kommuners muligheder for at disponere føres projekterne for landanlæg frem til byggeplanlægning.

Regeringen er opmærksom på, at udsydelsen vil give visse problemer for planlægningen i de direkte berørte kommuner og amtskommuner. Disse problemer vil blive søgt løst ved et samarbejde mellem de statslige myndigheder og de berørte kommuner og amtskommuner. Der vil i den forbindelse blive taget de nødvendige skridt til at sikre, at der ikke træffes dispositioner, som kan vanskeliggøre gennemførelsen af projektet til sin tid.

Jeg kan endvidere oplyse, at frem til oktober i år er der til forundersøgelser og projekteringsarbejder m. v. i alt anvendt knap 100 mill. kr. Regeringens beslutning om arbejdets afvikling indebærer, at der skal bruges yderligere ca. 14 mill. kr. i indeværende finansår og en snes millioner kroner i finansåret 1979. Med den beskrevne afvikling er det min opfattelse, at vi får det størst mulige udbytte af de allerede afholdte betydelige udgifter og det nødvendige grundlag for at kunne genoptage arbejdet på et senere tidspunkt, samtidig med at der ikke afholdes udgifter, som ikke er påkrævede i øjeblikket.

Betyder den omstændighed, at vi nu først kan åbne Storebæltsbroen senere end hidtil planlagt, dvs. i begyndelsen af 1990'erne, at der nu i stedet må investeres store beløb i flere færges og havneanlæg? Som jeg sagde indledningsvis, er bygningen af Storebæltsbroen netop nu ikke nogen trafikal nødvendighed. Til Storebæltsoverfarten har DSB som bekendt 3 nye store færges under bygning, med de muligheder dette giver for kapacitetsudvidelser og udrangering af ældre, uøkonomiske færges. Herudover synes der ikke at være stort aktuelt investeringsbehov på de to overfarter i de kommende 4-5 år. Trafikudviklingen følges imidlertid løbende, og skulle den i de kommende år blive stærkere end forudsat, vil der i så fald være mulighed for og tid til at bygge eventuelt nødvendige yderligere færges.

En sammenlægning af jernbanefærge- og bilfærgeoverfarten i Halsskov-Knudshovedlinjen er et meget kostbart projekt, som det vil tage en længere årrække at gennemføre. Et sådant langsigtet færgealternativ til en fast

forbindelse er imidlertid ikke aktuelt i den foreliggende situation, hvor broforbindelsen er udskudt i den nævnte periode, men i øvrigt fastholdt.

Heller ikke for færgeruterne mellem Jylland og Sjælland medfører beslutningerne, så vidt jeg kan se, øjeblikkelige problemer.

I forbindelse med beslutningen om at udsætte Storebæltsbroen har der fra mange sider – ikke mindst på Fyn, i Syd- og Sønderjylland og syd for grænsen – været udtrykt bekymring for, at beslutningen skulle medføre, at der nu i stedet for som det første bygges bro mellem Lolland og Fehmarn og dermed skabes en fast forbindelse mellem kontinentet og Østdanmark, eventuelt tillige Skandinavien, i en situation, hvor trafikken mellem landsdelene øst og vest for Store Bælt fortsat er henvist til færges og måske vil være det i endnu længere tid netop som følge af en sådan udvikling. Jeg deler og forstår helt den frygt, som disse bekymringer er udtryk for, og det er derfor også afgørende for mig på regeringens vegne klart at kunne sige, at beslutningerne om at udsætte Storebæltsforbindelsen ikke medfører nogen ændring i den prioritering, som skiftende regeringer har haft, og hvorefter en fast forbindelse mellem landets to halvdele ubetinget kommer forud for en fast forbindelse over Østersøen. Jeg skal tilføje, at dette gælder, uanset hvorledes en Østersøforbindelse tænkes bygget og finansieret.

Der har i den meget omfattende debat om Storebæltssagen i indeværende år og især sommerens løb – ud over den betænkelighed ved at påbegynde projektet under de herskende økonomiske vilkår, som har været udsaggivende for regeringen – været fremført en lang række andre indvendinger imod projektet. De fleste af disse har været fremført tidligere, og folketinget har i denne forbindelse haft lejlighed til at tage stilling til dem, i visse tilfælde endda i flere omgange. Indvendingerne og de alternative forslag spænder i øvrigt lige fra tekniske detailindvendinger mod udformningen af det foreliggende Storebæltsprojekt til det synspunkt, at en fast forbindelse over Store Bælt slet ikke skal bygges, hverken nu eller i fremtiden. Jeg skal ikke i denne redegørelse i detaljer gå ind på alle disse synspunkter, men skal alene fremsætte nogle få bemærkninger.