

## 2) *Forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder:*

*Forespørgsel af Langsted (CD), Bollmann (CD), Brusvang (CD), Melchior (CD) og Jes Schmidt (CD):*

»Hvilke oplysninger kan regeringen give om planer for og det allerede iværksatte arbejde med bygning af en fast forbindelse over Store Bælt (Storebæltsprojektet)?«

(Forespørgsel nr. I. Anmeldt 4/10 78. Fremme af foresp. vedtaget 6/10 78).

### *Forhandling*

#### **Langsted (CD):**

Som ordfører for forespørgerne skal jeg begrunde denne forespørgsel, og man kunne jo fristes til som begrundelse at foretage en gennemgang af Storebæltsbroideen, tanken om sammenknytning af de danske øer, den idé's varierende udformning gennem de sidste 100 år, og betegne denne udvikling som en *via dolorosa*.

Vi i centrum-demokraterne har altid hørt til dem, der gik ind for ideen om den faste forbindelse mellem de væsentligste danske landsdele. Det er derfor, vi med største beklagelse modtog underretningen om, at den nye regering havde besluttet at udskyde projektet, med alle de økonomiske konsekvenser, det måtte medføre både for statskassen og for de i projektet involverede personer og firmaer.

Vi er fuldstændig klar over, at anlægsloven i sig selv efter en streng juridisk vurdering kun indeholder det forhold, at broen kan bygges, og at realisationen af denne intention, at broen nu også skal bygges, først fremgår af de årlige finanslove.

Det forhold var uden tvivl baggrunden for det af det nuværende medregeringsparti venstre den 1. juni i år fremsatte og vedtagne dagsordensforslag – sp. 11828:

»Idet folketinget konstaterer, at tidspunktet for en eventuel ændring af beslutningen vedrørende Storebæltsbroen først på afgørende måde er forpasset med udgangen af august måned . . .«.

Det er baggrunden for det af centrum-demokraterne den 31. august fremsatte dagsordensforslag med samme indhold, som ikke kom til afstemning. Og det er baggrunden for den debat, vi har nu i dag, hvor man jo

kan stille de spørgsmål til ministeren, som ministeren faktisk allerede har fået i den forrige debat, men ikke har svaret på: hvad vil ministeren gøre for at afhjælpe trafikpropperne på Store Bælt? Hvad vil ministeren gøre for at nedbryde toldskranken ved Store Bælt? Vil ministeren virkelig fastholde, at der er tale om finanspolitiske hensyn, når broen skal udsættes? Eller man kan også stille det spørgsmål, som måske skulle gå videre til den koordinerende minister: skal vi, hver gang vi får et nyt folketing, og hver gang vi får en ny regering, ændre på alle love og vedtægter?

#### **Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):**

Jeg skal i besvarelse af denne forespørgsel i første omgang alene henviser til den redegørelse, jeg har givet folketinget.

#### **Langsted (CD):**

Ja, jeg ventede naturligvis ikke andet, og så skal jeg som et høfligt menneske takke ministeren for redegørelsen, men dog komme med en række kommentarer.

Der har været talt om, at vi ikke har råd. Det er et ynkeligt standpunkt, regeringen her indtager. Vi havde sikkert heller ikke råd til den gamle Lillebæltsbro – for nu at gå tilbage til 1930'erne, som hr. Knud Damgaard gjorde – hvis alene kolde økonomiske hjerner skulle have rådet. Den bro over Lille Bælt kostede i sin tid, hvad man i dag vil regne som en klatskilling, i nutidens pengeværdi formentlig 1 mia kr. Tænker vi os lidt kortere tilbage i tiden, har vi sikkert også forbygget os med hensyn til den nye Lillebæltsbro til 150 mill. kr., nutidsværdi 800 mill. kr.

Jeg nævner disse tal for at bringe det i proportion til Storebæltsbroens overslagspris på godt 6 mia kr., som naturligvis i takt med den almindelige prisudvikling under opførelsesperioden må blive større.

Der har været ført langvarige diskussioner gennem hele sommeren i politisk-økonomisk udvalg, hvor man fra en vis side hele tiden kunne mærke hensigten: dette projekt må ikke blive til noget. Det må ikke blive til noget, til gavn for ingen, men til ulempe for mange. Jeg tænker ikke så meget på de ferierejsende, der må undvære at rejse med bil