

[J. K. Hansen]

tale«, som hr. Svend Erik Hovmand holdt. Jeg tror, at Niels Neergaard, hvis arvtager hr. Svend Erik Hovmand er, nok rumsterer en lille smule i sin grav i disse timer. Jeg har da også læst trafikministerens artikel i Berlingske Tidende i dag, og den kunne passende have haft som overskrift: »Med venlig hilsen til venstrek«.

Så vil jeg godt gå lidt ind på ministerens bemærkninger til mig eller til os alle sammen. Jeg er vældig glad for, at ministeren ikke truer med valg, i hvert fald ikke før i 1985 – hvem ved, hvad CD vil lancere til den tid? – men jeg kunne så tænke mig, at det blev et brovalg, som trafikministeren ville køre frem med i 1985, når man nu har hængt sig så fast på dette årstal.

Jeg er også tilfreds med, at ministeren har erkendt, at der er mangel på overensstemmelse mellem de første 11 punkter og det sidste afsnit i redegørelsen. Det er helt klart, at skulle vi gå i gang med et projekt som en fast forbindelse over Store Bælt, og skulle vi træffe en beslutning i dag, ville der naturligvis være et behov for at foretage tekniske og miljømæssige undersøgelser. Det har vi overhovedet ikke lagt skjul på. Det skal så naturligvis også diskuteres, hvilken finansieringsform og hvilken styringsform et sådant anlæg skal have. Det har vi erklæret os aldeles villige til at gå ind i.

Der ville næppe være brug for en langvarig udskydelse. Det ville nok kunne klares inden for 1-1½ års tid, hvorefter man kunne gå i gang. Vi står i den situation nu – og jeg tror ikke engang på det selv – at vi først kan gå i gang fra 1985 med disse tekniske undersøgelser og andre ting.

Jeg betragter den udskydelse, som regeringen kommer med her, som værende mere af bekvemmelighed og ikke så meget på grund af de undersøgelser, der skal foretages. Man kunne jo bruge ordene: »Morgen, Morgen, nur nicht heute«. Jeg ved godt, vi ikke må tale udenlandsk her, men jeg kan oversætte det, altså: »I morgen, i morgen, blot ikke i dag«. Det må nok være den devise, man arbejder efter.

Så siger ministeren, at han kan ikke give nogen grund til at sige, at vi ikke får broen før ved århundredskiftet. Jo, for vi tror simpelt hen ikke efter den udskydelse, som regeringen har fastsat for de næste 2 år, at en fast forbindelse over Store Bælt vil være en

realitet før ved århundredskiftet. Jeg så det personligt gerne, men vi tror ikke på det. Ikke for at betvivle ministerens gode vilje i denne sag – det skal siges ved denne lejlighed – men jeg er helt sikker på, at der er så stærke kræfter i den regering, ministeren sidder i, som arbejder i stik modsat retning, og derfor tror vi ikke på det.

Burgdorf (KF):

Jeg vil da endnu en gang sige ministeren tak også for de replikker, ministeren kom med efter ordførertalerne. Jeg synes, det var ganske udmærket, at ministeren byttede pædagogisk om med psykologisk – hvis ministeren ellers har tid til at lytte efter. Det har ministeren ikke, men vi er enige. Så gør vi det. Vi er også enige om, at i en så vigtig sag bør der være stor tilslutning og opbakning bag projektet.

Jeg vil endnu en gang understrege, at ministeren i sin redegørelse tydeligt har gjort klart, at regeringen ikke har lagt sig fast på udformningen af projektet eller på finansieringen. Jeg er vidende om – det er ikke bare fremskridtspartiet, som har de tanker, men også det konservative folkeparti, hvor vi med lys og lygte søger at få private firmaer i gang igen – at der er danske firmaer, som er helt klare til at kunne gå ind i dette projekt. Jeg synes, at vi skal benytte den 2-årige udsættelse til netop at finde ud af, om der også her er en mulighed, og det mener jeg der er.

Hr. Bilgrav-Nielsen mente ikke, der var nogen toldmur ved Store Bælt, og kritiserede, at vi er nogle stykker, som bruger det udtryk. O.k., men der er altså en told- eller i hvert fald en afgiftsgrænse ved Store Bælt, som ikke findes tilsvarende nogen andre steder i vort land, og vær helt overbevist om, at for dem af vore vognmænd i det syd- og sønderjyske område og længere oppe i Jylland også, for slet ikke at tale om Fyn, der skal med landbrugsvarer og gartnervarer til København, er det en hård belastning at skulle lægge transporten oven i varens pris. Derfor mener vi, at det må være rigtigt, at vi får en bro. Over en årrække må man ganske vist betale en afgift, det er vi helt enige om, men når den afgift har varet en årrække, må det aftales, hvis det er med private firmaer, at den falder bort, og så er broen dansk stats-eje.