

Bilgrav-Nielsen (RV):

Svaret er ja. Når folketinget i foråret 1985, sommeren 1985, eller hvornår ministeren nu er klar – når regeringen er klar til at give folketinget en ny Storebæltsredørelse – vil der ved samme lejlighed foreligge et radikalt lovforslag om udbygning af anden fase af sammenlagt færgefart på Store Bælt.

Dohrmann (FP):

Det er så sjældent, man har anledning til at rose hr. Bilgrav-Nielsen, men den er der faktisk nu. Hr. Bilgrav-Nielsen har nemlig aldrig lagt skjul på – og det burde først og fremmest socialdemokraterne naturligvis notere sig – at i og med at man vedtager dette forslag, afskærer man samtidig mulighederne for at etablere en fast forbindelse over Store Bælt.

Det har hr. Bilgrav-Nielsen aldrig lagt skjul på er hans opfattelse, og derfor skal mit spørgsmål til socialdemokraterne lyde: er det ud fra samme motivering, at de støtter det lovforslag, for så synes jeg også, det skal frem? Det ville da være rart, om socialdemokraterne på samme måde som de radikale ville udtale klart og tydeligt, at man nu ønsker denne udbygning af færgelejerne og færgefarten over Store Bælt i det hele taget, og at man egentlig finder det uforsvarligt at opføre en fast forbindelse over Store Bælt. Det er jo det, det indebærer.

I fortsættelse af det, hr. Bilgrav-Nielsen lige svarede på, vil jeg også gerne spørge socialdemokraterne: agter de også at støtte næste fase, eller hvad er det i det hele taget, man har vovet sig ud i?

Jeg står her med en artikel skrevet af formanden for Odense Erhvervsråd, som repræsenterer 42 erhvervsråd, og som med fuld ret beklager sig over, at det radikale beslutningsforslag faktisk gled igennem folketinget, uden at der var nogen som helst, der fandt ud af, hvad det egentlig indebar.

Derfor kan jeg selvfølgelig støtte de tanker, hr. Ikast har om, at det skal sendes ud til høring. Det er urimeligt, at man stort set i det skjulte får sådan noget sluset igennem folketinget, uden at befolkningen og organisationerne m.fl. finder ud af det.

Ministerens har travlt, det ved vi, han skal til Bruxelles, men jeg vil gerne spørge ministeren alligevel: hvilke ønsker står DSB

egentlig klar med ud over det, der her foreligger? Er det således, at man inden for de nærmeste år, inden regeringen får taget sig sammen til at få truffet en endelig beslutning, skal gå ind i nogle investeringer, som drejer sig om færger og færgelejer i øvrigt, jernbanespor og en hel masse ekstra ting, som ikke er omtalt i dette lovforslag? Vi ved, at DSB har en lang, lang ønskeseddel, men hvilke udgifter forventer ministeren at vi skal regne med inden for dette område i de nærmeste år?

Der er bare én ting, vi skal gøre os fuldstændig klart: når man graver sig længere og længere ned i det her nøjagtig på samme måde, som da man i sin tid vedtog loven om naturgas, kommer der et tidspunkt, hvor man må konstatere, at nu er pengene altså fejlanvendt, og at det vil være fuldstændig uforsvarligt overhovedet at drøfte en fast forbindelse over Store Bælt. Og det ville da være trist ud fra den opfattelse, ministeren også udadtil giver udtryk for at han har.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Når nu fortrykket engang foreligger, vil jeg bede hr. Dohrmann om at læse, hvad det egentlig var, jeg sagde. Men for at hr. Dohrmann ikke skal gå i uvidenhed, indtil fortrykket foreligger, skal jeg gentage det.

Uanset hvilke holdninger man har til en fast forbindelse over Store Bælt, er det sådan, at de gentagne udsættelser har medført, at man har efterladt færgefarten i en meget urimelig situation. Det er derfor, vi har sagt, at vi nu går med i denne første etape. Det er en første etape af sammenlagt færgefart og ikke andet, og det ønsker vi fremmet mest muligt, således at vi ikke står i samme situation i 1985, hvis regeringen skulle beslutte sig for en fast forbindelse, hvad vi kan tro, hvis vi stoler på ministeren, som jo allerede har bestilt tid hos Majestæten til indvielsen af broen, og som jo er en tilhænger af langtidsplanlægning.

Men alligevel har vi vores tvivl. Skulle disse tvivl komme nogle andre til gode, ja vel, så er der ikke sket noget ved det. Så får vi en acceptabel færgefart i den periode, det tager at bygge det store anlæg, der hedder en Storebæltsbro.