

[Ministeren for offentlige arbejder]

delen vil være en ikke-afskærmet lavbro mellem Sprogø og Fyn, og der er næppe nogen, der skal på skovtur dér, så meget mere som man i øvrigt på den anden side, i Østerrenden fra Sprogø til Sjælland, skal køre på en tillukket bro, hvor der ikke er noget udsyn ud over Bæltet. Når man så tager de enorme stigninger, der vil være, i betragtning, er der nok næppe fem mennesker om ugen, der vil melde sig og ønske at cykle over, og de må så finde sig i at bruge den gode, kollektive trafik. Så det er der tænkt på.

Miljøet er jeg naturligvis enig i er et meget vigtigt punkt, og det vil nok også være et punkt, der forsinker os en lille smule. Jeg vil gerne sige med hr. J. K. Hansen, at det skal være nu. Hr. J. K. Hansen ytrede det dejlige, fromme ønske, at vi kunne blive færdige med forarbejderne til anlægsloven allerede inden sommeren. Det tror jeg ikke vi kan. Jeg kan tilsige, at vi skal ikke spille én time for at blive tidligst muligt færdige, men bl.a. miljøproblemerne kræver endnu en række undersøgelser. Lad mig i al kammeratlighed erindre om, at socialdemokratiet var med til ved denne tid i fjor at hindre mig i at få bevilget de nødvendige midler i finansudvalget, der ellers var afsat på finansloven til færdiggørelse bl.a. af miljømæssige undersøgelser. Dem må vi nu lave, men jeg skal altså tilsige ministeriets og regeringens medvirken til, at vi bliver færdige med alle disse spørgsmål hurtigst muligt.

Sammenlagt overfart har flere ordførere været inde på, altså hvorvidt det er fordelagtigt under alle omstændigheder at anlægge 1. etape. De samme ordførere har været opmærksom på, at det jo bl.a. kommer an på, om man ønsker den sydlige ilandføring af lavbroen over Vesterrenden. Det er muligt, at man vil det, men det skal dog lige overvejes, og vi skal først og fremmest tage hensyn til lokale ønsker desangående.

Men i fortsættelse af en efter min mening inderlig overflødig polemik – men overflødige ting kan man jo gud ske lov også sige i et frit land – kan jeg benytte anledningen til at sige her, at der er intet standset, der er intet sket, som skulle krumme håret på det yderste komma hverken i finansloven eller i loven om sammenlagte overfarter. Der står ikke noget om, hvilke arbejder der skal udføres i uge 17 eller 18, men jeg har intet foretaget, som på nogen måde hindrer eller vil forsinke

det eventuelle forbrug af de midler, der er afsat på dette års finanslov, eller færdiggørelsen af 1. etape. Både hr. Tommy Dinesen og hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, at vi jo ikke har vedtaget mere end 1. etape, men 1. etape alene og så ikke mere, det ville ligne at benytte pengesedler på et sankthansbål. Der vil efter min bedste overbevisning og efter mangfoldige teknikers beregning ikke være økonomi i noget sådant. Men om dette skal jeg i øvrigt trygt henvisse til Nyboe Andersen-rapporten.

Også hr. Ikast var inde på »her og nu« og sagde, at jo flere år der går efter færdiggørelsen af den faste forbindelse, desto bedre vil det økonomisk se ud. Det er jeg enig med hr. Ikast i, og jeg skal derfor understrege, at disse fordele slet ikke er taget med i beregningerne, hverken i den såkaldte 85-rapport eller i Nyboe Andersen-gruppens rapport. Jeg er i øvrigt også enig med hr. Ikast i en hurtig færdiggørelse. Det er klart, at der er tunge rentepenge at hente ved en færdiggørelse 1 måned eller 6 eller 12 måneder tidligere, og de penge vil vi så kunne overveje at kaste ind i den hurtigere færdiggørelse for at få nytte af det, vi sætter i gang.

Hr. Svend Erik Hovmand sagde, at det kan magtes økonomisk, og at det ikke vil skævvride og ikke må skævvride, og jeg er enig med ham i det, han kaldte »det trafikale Danmarkskort«.

Hr. Svend Erik Hovmand nævnte, at vi ikke skal koncentrere os om linjen København-Hamburg. Det er jeg også enig i, fordi Danmark altså har mere end København og Sjællandsområdet. Men hvis man nu anskuer Danmarkskortet set fra Hamburg og altså kaster blikket mod nord, vil man se, at som Danmark ligger i dag, er det både trafikalt og handelsmæssigt og industrielt og turistmæssigt sådan, at Danmark figurerer som en slags bagland eller opland til Hamburg. Disse bestræbelser bl.a. med Storebæltsforbindelsen skal jo netop tjene til at befæste os selv herhjemme, ikke for at holde Hamburg nede – det er der ikke noget formål i, og det kan vi ikke – men for i hvert fald at tage konkurrencen op og gøre det attraktivt at færdes her i dette land og lægge vejen omkring os.

Hr. Svend Erik Hovmand stillede tre betingelser op. Betingelse 1: betaling ved brugerne. Svaret er ja. Betingelse 2: motortrafik-