

[Ministeren for offentlige arbejder]

ingen i et konkurrencesamfund vil kunne tillade sig den luksus bare at putte den mindre omkostning i lommen.

Jeg bestrider absolut, at der skulle blive et resultat på 10.000 arbejdsløse ud af en fast forbindelse; jeg er overbevist om, at det bliver adskillige gange 10.000 den anden vej. Selvfølgelig har vi ikke regnet udgifter til dagpenge med til nogle, vi ikke tror bliver arbejdsløse, men jeg skal benytte lejligheden til at gøre opmærksom på, at vi heller ikke i beregningerne har medregnet sparet arbejdsløshedsunderstøttelse til dem, der med garanti kommer i arbejde i byggeperioden. Sådan regner vi ikke; vi er nemlig realistiske. Vi har ikke regnet denne klart sparede udgift med, og det fremgår også af rapporterne.

Lad mig endelig i forbindelse med beskæftigelses hensyn erindre om, at vi allerede i begyndelsen af 1990'erne og helt klart i midten og anden halvdel af 1990'erne kommer ind i så små årgange, at alt efter min overbevisning – men det er et langt kig ud i fremtiden – peger på, at vi får mangel på arbejdskraft i dette land og ikke det modsatte.

Hr. J. K. Hansen sagde ikke meget i sin anden omgang, som jeg ikke kan tilslutte mig. Det er da klart, at ikke alle får bil. Min prognose var den, at antallet af husstande med mulighed for daglig benyttelse af egen bil vil stige fra 60 pct. til 70 pct. eller måske op til 75 pct. Jeg er helt enig med hr. J. K. Hansen i, at vi skal have en fremragende kollektiv trafik i dette land. Og jeg kan henvise til, at jeg i de 2½ år, jeg har haft mit nuværende embede, ikke alene ikke har hindret det, men tværtimod har gjort alt, hvad jeg har kunnet, for at fremme det.

Dette skal også være et svar til fru Elisabeth Bruun Olesen, som sagde, at den kollektive trafik er utrolig dårligt udbygget mange steder i landet. Jeg kan absolut ikke anerkende udtrykket »utrolig dårligt«. Jeg vil på den anden side ikke sige »godt nok« – hvornår er noget godt nok? – men relativt, i forhold til, hvad det var for 10–20–30–40–50 år siden, eller i forhold til, hvad det er i andre lande, har vi i dag en fremragende udbygning af den kollektive trafik. Det er ikke godt nok – lad os gøre det bedre. Lad os bringe de økonomiske muligheder til veje for, at vi kan gøre det bedre. Men jeg er enig med begge disse ordførere i, at den kollektive trafik ikke skal nedprioriteres.

Må jeg her stærkt understrege, at anlægget af en fast forbindelse over Store Bælt er et meget afgørende led i forbedringen ikke mindst af den kollektive trafik. Uanset hvorfra og hvortil man rejser og skal passere Store Bælt, vil det blive en besparelse på et sted mellem 1 og 1½ time for den kollektive trafik.

Hr. J. K. Hansen gentog i øvrigt nogle af sine punkter, som jeg har erklæret mig enig i. Vi skal jo også huske, at der foregår kollektiv trafik på vejene; det er jo ikke al kollektiv trafik, der foregår i skibe eller på skinner.

Jeg skal give hr. J. K. Hansen medhold i, at jeg med de penge, jeg manglede i fjor til visse undersøgelser, fik et tilbud fra socialdemokratiet. Det vil jeg kvittere for; det er korrekt. Vi følte altså ikke, vi kunne lave statsunderskuddet større med dette beløb, men hr. J. K. Hansen har klart et point her.

Hr. Nør Christensen og hr. Ikast var i første runde inde på Øresund. Jeg var i en kort replik oppe at sige noget om det og vil blot sige nu her principielt, at Danmarks placering, som den nu engang er på landkortet, efter min overbevisning medfører, at det vil være en fordel for os at blive knyttet sammen med den skandinaviske halvø ved fast forbindelse og med de lettelser i samkvemet og i økonomien, som dette vil medføre. Danmarks placering tilsiger os både turist- og erhvervsmæssigt, økonomisk, socialt, kulturelt og politisk at knytte os trafikalt, tidsmæssigt og økonomisk tættere til vore nabolande; så vil vi bedst være i stand til at tjene det danske samfund og udføre den rolle, vi naturligt har.

Dermed er jeg inde på noget, hr. Svend Erik Hovmand omtalte. Man skal ikke stirre sig blind på denne ene fikserede linje, sagde han. Selvfølgelig skal man ikke det. Hr. Svend Erik Hovmand vil nok også give mig ret i, at det fremgår af redegørelsen, at det ikke er regeringens hensigt at stirre sig blind på den. Jylland er stadig hovedlandet – og det siger jeg ikke, fordi jeg er valgt i Jyllands hjerte, nemlig i Silkeborgkredsen – men undlader vi den faste forbindelse over Store Bælt, vil – med eller uden fast forbindelse over Øresund – Sjælland og Sydhavsørerne blive knyttet til den skandinaviske halvø, og Fyn og Jylland vil blive knyttet til Tyskland. Det er en uundgåelig opdeling af Danmark, som vi hverken økonomisk, turistmæssigt,