

[Søgaard]

get, kommer til at stå som den store, stolte svane.

Som jeg allerede sagde ved andenbehandlingen, vil hele dette projekt og bygningsværk naturligvis blive fulgt ikke blot af befolkningen herhjemme, men også i meget høj grad af folk i udlandet, først og fremmest naturligvis af eksperter og andre, der måtte være interesserede i dette her.

Vi får nu bygget en forbindelse mellem landsdelene, så den sidste barriere på det trafikale område bliver fjernet og alt det, vi kender som det samlede kulturliv, trafikken, erhvervslivet og alt det, som nu engang følger med en sådan udvikling, kan få mulighed for at bygge op omkring denne forbindelse.

Men vi får ikke alene bygget en intern forbindelse, som vil have uhyre værdi for det danske samfund. Den vil også indgå som et led i det samlede europæiske trafiknet, som jo ikke mindst i disse år er under stærk udvikling.

Da forbindelsen samtidig er den bedste samfundsøkonomisk rentable investering, kan den altså være en nøgle til, at vi nu videreudvikler herfra. Når den bliver opført, videreudvikler samfundet sig på en fornuftig måde og kommer dermed væk fra den skæveling, som findes mellem Øst- og Vestdanmark.

Samtidig får vi jo udviklet vores vejnet i både Midt- og Nordjylland, så infrastrukturen i landet får et godt løft i den fremtid, vi står over for.

Det er klart, at problemerne naturligvis ikke er slut med vedtagelsen i dag. Det er jo nu kun, hvad Folketinget vedtager, dette her.

Derefter kommer den rent praktiske situation, hvor A/S Storebæltsforbindelsen skal til at udfolde sine initiativer på forskellig vis og begynde sine former for medvirken, således som det er besluttet. Det gælder linjeføringen, som jo endnu ikke er fastlagt, det gælder valg af type tunnel, boret tunnel eller sænketunnel, og senere bilforbindelsen.

I denne sammenhæng er det først og fremmest miljøet, som vi naturligvis ved at der fortsat kan være nogle problemer med. Både vandmiljøet og EF-fuglebeskyttelsesområdet ved Halsskov Rev og revet ved Sprogø indgår jo i de problemer, som A/S Storebæltsforbindelsen kommer til at stå over for, og som vi naturligvis som medlemmer af dette høje Ting vil følge med meget stor opmærk-

somhed i forbindelse med de orienteringer, som ministeren kommer til at afgive i trafikudvalget.

Men disse spørgsmål kan jo først løses, når man har en præcis indstilling til valg af linjeføring og til type af forbindelse. Både Miljøstyrelsen og Fredningsstyrelsen, der jo har været inddraget i hele problematikken heromkring, om eventuelle afgravninger, om EF-fuglebeskyttelsesområdet, har peget på, at der naturligvis må tages størst muligt hensyn i disse sager, men har også tilkendegivet, at de ikke har miljømæssige betænkeligheder.

Derfor er vi nu nået til at kunne træffe endelig afgørelse om gennemførelse på dette beslutningsgrundlag, og derfor kan jeg anbefale, at man stemmer for lovforslagets endelige vedtagelse.

Ikast (KF):

Det bliver lettere at være dansker, den dag Storebæltsprojektet står færdigt. Det bliver også lettere at være udlændinge, der er på besøg i Danmark. Det bliver også lettere for den kollektive trafik. Det bliver også lettere for den tunge trafik.

Det bliver også en lettelse for miljøet at slippe fri for færgerne, som vi nu skal til at købe flere af, hvis vi skal holde det samme trafikmønster, som vi har i dag, idet trafikken inden for landets grænser og forbindelsen mellem Europa og Norden er stærkt tiltagende, og dermed bliver den trafikrute, vi taler om i dag, netop hovedforbindelseslinjen mellem Skandinavien og Europa.

Samtidig med denne stigning af trafikken har vi gennemført en udvalgsbehandling, der har fundet sted i to tempi. Først har vi inden selve lovforslaget i flere år studeret problemerne og er blevet løbende underrettet om de undersøgelser, der er blevet foretaget. Vi har derefter under hele udvalgsbehandlingen været meget grundige både med miljøet, med de arbejdspladser – næsten 25.000 mandår – der skal bruges på projektet, og med at studere økonomien i det.

Der er enighed i flertallet om, at det skal være en betalingsbro. Det er nok et brud på det normale danske system, men det er et brud, som vil medføre, at vi også i fremtiden kan foretage disse store investeringer.

Jeg vil derfor sige til hr. Dohrmann, at ét er at privatfremstille broen, men det er jo