

[Hans Hækkerup]

for os har været det afgørende, har imidlertid været at sige, at der er en lang række grupper i dette samfund, som godt kan bære dem, men at der så sandelig også er nogle grupper, der ikke kan bære dem, og det er dem, vi mener vi skal hjælpe.

Jeg forstod hr. Dohrmann sådan, at Fremskridtspartiet nu var indstillet på at stemme for højere sociale ydelser, og det synes jeg var et positivt tilsagn.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til skatte- og afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af lovforslag nr. L 177:

Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt.

Af ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen).

(Fremsat 21/1 87).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Søgaard (S):

Det ses jo ofte, at en god sag modnes, når man har haft gentagne behandlinger af den, og vi må jo nok sige, at den, vi i dag behandler, har været endevendt mange gange. Vi er nu efter vor opfattelse helt fremme ved målstregen. Der er jo et stort politisk flertal, som står bag aftalen om gennemførelse af en fast Storebæltsforbindelse, og jeg tror ikke, befolkningen vil forstå det, hvis en vedtagelse her i Tinget ikke også følges op af en igangsættelse af byggeriet.

Der har jo op gennem årene været foreslået forskellige løsninger. De er alle blevet ku-

legravet, og vi er altså nu endt i det lovforslag, som foreligger her.

Men det er jo ikke alene Storebæltsforbindelsen, det drejer sig om. Det er en væsentlig del af den samlede trafikudvikling for hele landet, der med dette forslag lægges op til. Jeg tror heller ikke, at vore nordiske venner vil forstå os, hvis vi så tæt på målstregen og med deres egen trafikudvikling i mente ikke kommer igennem med det projekt, der her foreligger, og som må siges at være et af nøgleområderne i den overordnede trafikplanlægning mellem Skandinavien og det øvrige Europa.

Alle rimelige undersøgelser har været foretaget, og de tekniske og miljømæssige for- bedringer i forhold til 1973-loven er indbygget i det nye forslag; det skal bl.a. sikre en uændret vandgennemstrømning i Storebælt. Vi har fra vores side meget stærkt præciseret, at havmiljøet i forbindelse med byggeriet ikke må forringes, og vi vil meget nøje følge udviklingen på dette område.

Baggrunden for lovforslaget er den politiske aftale, som er indgået mellem regeringen og Socialdemokratiet. Vi har lagt megen vægt på at få den kollektive trafik ført frem så hurtigt som muligt, som det fremgår både af den politiske aftale og af lovforslaget. Det sker ved etableringen af en jernbaneforbindelse som 1. etape gennem en sænketunnel over Østerrenden og via en lavbro over Vesterrenden, og derefter fortsætter man med en 2. etape med motorvejsforbindelsen ca. 1 år før færdiggørelsen af jernbanedelen. Her bliver det jo enten højbro eller tunnel, hvad angår Østerrenden, og motorvej på lavbroen over Vesterrenden.

Selskabsformen er lidt anderledes konstrueret end i 1973-loven, men dækker i realiteten det samme, nemlig at staten ejer aktiekapitalen. Vi er ifølge aftalen, som det fremgår af lovforslaget, også enige om, at ministeren kan pålægge det aktieselskab, der allerede er dannet, at opretholde en bilfærgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland over Kattegat og tilsvarende mellem Spodsbjerg og Tårs.

Derudover er det i aftalen fastslået, at den trafikale forbindelse mellem Århus og Ålborg gennemføres som motorvejsforbindelse senest i 1993. Endvidere skal vejforbindelsen udbygges i Vendsyssel til færdiggørelse senest i 1996. Udbygningen skal ske i overensstemmelse med de resultater af planlægningsar-