

[J. K. Hansen]

Jeg skal da også henvide til den tidstermin, der er opstillet i anlægsloven. Det ser ud, som om det er den tidstermin, der holder. Det kan godt være, at der er for kort tid til en jernbane. Vi havde måske gerne set noget mere, men det er med i aftalen. Vi må så sige til DSB: Nu må I altså komme op på mærkerne, kære venner, for at I kan få det forspråk på de tre år.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jamen nu står hr. J. K. Hansen selv og læser op om, hvad det er, der er gået galt. I forvejen var den hægte, som firkløverregeringen fik ind over for Socialdemokratiet, at man sagde »senest et år før«, en giftig sag. Der stod ikke noget om hvornår tidligst. Nu er det blevet 2 år før. Det eneste, man fik, var et år før, men der stod ikke noget om, hvor tidligt den måtte påbegyndes, og nu er det blevet to år før.

Jeg husker da også begrundelsen med, at jernbanerne skulle have en fordel, at man gerne havde set lidt mere tid, men man sikrede sig ikke et ordentligt interval. Derfor er vi nu i den situation, at intervallet kun er blevet på 3 år. Det står ikke i aftalen. Jeg spurgte lige før hr. Arne Melchior, hvornår det var kommet ind. Han mente, det var A/S Storebæltforbindelsen, og det er nok rigtigt, at de 3 år er dukket op, og så har man altså accepteret det.

Jeg synes, at det skræmmende ved det, jeg hører nu, er, at Socialdemokratiet er ved at blive snydt uden at opdage det. De er ved at blive, jeg var ved at bruge et ord, man ikke må bruge her, som jeg oversætter pænt, haleløbet af regeringen, som selvfølgelig ikke er interesseret i at få denne etapedeling og aldrig har været det. Det, der sker nu, er altså, at man godkender, at den går i gang 2 år før, og man godkender, at man slipper for at lave et stort udbudsmateriale. Vi ved ikke, hvorvidt vejforbindelsen i sænket tunnel er økonomisk eller miljømæssigt at foretrække frem for den højbro, som jo i øvrigt ingen har talt om her.

Og hvordan skal den se ud? Når vi spørger f.eks. hr. Jacob Vestergaard, siger han, at vi har en vejrstation ude på Sprogø; den ved, om det kommer til at blæse, sådan at der skal lukkes foroven. Jamen de ved ingenting. Og det er de bare gået med til.

Trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen):

Man kan vel ikke sige – og det ligger så i fortsættelse af, hvad hr. Arne Melchior sagde – at den redegørelse, jeg har givet Folketinget, indeholdt så forfærdelig meget nyt, for det var en redegørelse for det forløb, som har været kendt for alle, og som også har været kommunikeret til Folketingets udvalg, som derved har kunnet følge tingene.

Derfor har selve debatten her heller ikke bragt overraskende synspunkter frem, men vist, at et meget stort flertal af ordførerne kunne tilslutte sig min redegørelse og realitetsindholdet i denne redegørelse, og det vil sige tilslutte sig beslutningen om anlæg af en fast forbindelse over Storebælt, således som den nu er taget. Det takker jeg for, og jeg er glad for, at redegørelsen på den måde er blevet et udtryk for, hvad regeringen og de partier, som i øvrigt er med i aftalen om Storebælt, mener om denne sag og begrundelsen for, at man nu er gået i gang med dette store epokegørende projekt.

Vi står her over for løsningen af en virkelig stor opgave, og derfor er det glædeligt, at så mange partier i fællesskab har bestræbt sig på at nå det resultat, som efter en samlet bedømmelse må siges at bringe alle de forskellige elementer, som indgår i sagen, på rette plads. Sådan mener vi, og vi har så kunnet konstatere, at der er nogle, som stadig væk har en anden opfattelse af det.

Jeg takker også de ordførere, som har stillet sig kritisk til redegørelsen og til redegørelsens genstand. Jeg kan ikke frembringe så meget forståelse for kritikken, og det er jo typisk, at kritikken baseres på diametralt modsatte synspunkter. Fremskridtspartiet på den ene side har indtil nu ment, at det ikke kunne gå hurtigt nok med motorvejsforbindelsen, og Socialistisk Folkeparti accepterer nu en jernbaneforbindelse, men ville gerne standse på halvvejen, hvis man kunne komme til det, og nøjes med jernbaneforbindelsen og ikke gennemføre vejforbindelsen.

For os, der står bag aftalen om Storebælt og det projekt, som nu er godkendt, er det en helhed med en kombineret jernbane- og vejforbindelse, der er tale om. Det er et meget stort flertal her i Folketinget, der efter nøgternt fælles arbejde har kunnet sætte et nationalt anlæg af dimensioner i værk, for sådan vil det komme til at