

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero [af Elsebeth Kock-Petersen m. fl.].

(Andre selvst. forslag nr. LI. Fremsat 18/12 75).

Formanden:

Sammen med denne sag foretages den sidste sag på dagsordenen, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en bro over Store Bælt [af Bilgrav-Nielsen m. fl.].

(Lovforslag nr. 133. Fremsat 18/12 75).

Forslagene sættes til forhandling.

Formanden:

Der er en smule uklarhed om taletiden. Fremskridtspartiet har bedt om en taletid på 20 minutter. Den samme ret må tilkomme alle andre ordførere, men jeg understreger, at det er en ret, og man må absolut ikke føle det som en pligt.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Vi står i den situation, at vi først og fremmest har den på forslag fra regeringen vedtagne lov fra 1973 om en kombineret vej- og togbro over Store Bælt. Vi har hr. Bilgrav-Nielsens lovforslag om en kombineret vej- og togtunnel under Store Bælt. Og vi har nu et forslag fra seks medlemmer af venstres gruppe, som foreslår, at man skal indstille hele planlægningen.

Det sidste forslag om at udskyde en stillingtagen til en Storebæltsforbindelse på ubestemt tid undrer mig lidt. I bemærkningerne til forslaget siger man, at grundlaget for beslutningen om denne forbindelse ikke er overbevisende. Man tilføjer, at de sidste par års økonomiske og trafikmæssige udvikling har påvirket problemstillingen omkring trafikpolitikken og investeringerne på dette

område. Det er jo rigtigt, og det var vel også derfor, den daværende venstre regering satte de supplerende undersøgelser i gang, hvis resultater forelå i august sidste år. Det fremgik imidlertid ganske klart af denne undersøgelse, at selv om man regnede med en langt mindre trafik, end man troede på, da folketinget i 1973 vedtog den gældende lov om Storebæltsbroen, så ville der fortsat være tale om en klart rentabel investering. Forslagsstillerne har da heller ikke efter regeringens opfattelse på nogen måde dokumenteret, endsiges sandsynliggjort deres påstand.

Jeg har med interesse læst den redegørelse, som hr. Guldberg fremkom med i Berlingske Tidende forleden. Jeg skal ikke her kommentere hans synspunkter i almindelighed, men blot fremhæve en enkelt ting, som er meget slående. Hr. Guldberg lægger meget stor vægt på HH-forbindelsen. Det er vi, som det fremgik af debatten om det radikale forslag forleden, mange der gør, men i modsætning til os andre, så tror hr. Guldberg og hans meningsfæller åbenbart på, at man kan løse de påtrængende problemer for den internationale jernbanetrafik, som foreligger, ved bare at forbinde Sjælland med Skåne. Så skal man altså stadig væk sejle over Store Bælt eller Østersøen. Det er mig ubegribeligt, at nogen et øjeblik kan tro på, at man fra svensk side vil have interesse i en sådan blindtarm. Da vi i 1973 traf aftale med svenskerne bl. a. om HH-forbindelsen, så var det en helt klar forudsætning fra svensk side, at Danmark ved en Storebæltsbro skabte en fast forbindelse hele vejen til kontinentet. Der er ikke fjerneste grund til at tro, at man fra svensk side har ændret opfattelse på dette punkt, og hr. Guldbergs idé om den store internationale jernbane-forbindelse gennem Danmark svæver derfor fuldstændig i luften. Det kan selv han som tekniker ikke klare.

Jeg skal ikke ved denne lejlighed yderligere kommentere uholdbarheden af det fremsatte forslag, men kun konstatere, at det er uacceptabelt for regeringen, og jeg kan ikke lade være med at hæfte mig ved, at det samme utvivlsomt er tilfældet for en del, måske en stor del af hr. Guldbergs gruppefæller.

Til forslaget fra medlemmer af det radikale venstre og kristeligt folkeparti om æn-