

[Ministeren for offentlige arbejder.]

side under forhandlingerne udtrykkeligt gav udtryk for, at en forudsætning for HH-linjen var, at der kom en Storebæltsforbindelse. Det er den sammenhæng, der er, og ligegyldigt hvor aktuel Fugleflugtslinjen kan blive på et eller andet tidspunkt, så binder det ikke landet sammen at lave en Fugleflugtslinje sydpå.

Hr. Bilgrav-Nielsen nævnte påsejlingsfaren, og det blev vist også nævnt af fru Elsebeth Kock-Petersen. Dertil vil jeg sige, at der er under alle omstændigheder en fordel ved, at den tværgående færgetrafik falder bort, men der er også det, at de tekniske muligheder for konstruktion af broer med betydelig større styrke er i stærk udvikling, også inden for økonomisk meget overkommelige rammer. Der er altså nogle ting, der også spiller ind her.

Endelig skal jeg sige vedrørende det spørgsmål, som hr. Bilgrav-Nielsen rejste om handelsministeriet og søfartsrådet, at de har været hørt tidligere, den sag er klaret op, og handelsministeriet har været inddraget i sagens forberedelse i almindelighed. Selvfølgelig skal det tages med på råd, og vi skal høre det, men jeg tror ikke, der er noget nyt synspunkt i dets stillingtagen. Det, der må være det afgørende, er, at det valg, der er truffet, i betydelig udstrækning må antages at være truffet ud fra hensynet til de trafikanter, som skal benytte forbindelsen først og fremmest; det må være det afgørende i denne sag.

Så tror jeg i og for sig ikke, jeg har flere kommentarer. Jeg forudsætter et udvalgsarbejde, men jeg vil gerne understrege, at det skal være inden for en rimelig tid nu. Vi har diskuteret denne sag i mange, mange år, og det må være rimeligt, at vi nu når til vejs ende og begynder at foretage os noget aktivt og sætter anlægget i gang.

Formanden:

Vi går nu til anden omgang, hvor jeg regner med en taletid på indtil 5 minutter.

Søgaard (S):

Jeg forstod på hr. Guldbergs betragtninger om højbroen og den vedtagne lov om broen, at han mente, det var urealistisk at bygge en sådan bro. Jeg måtte forstå, at det var teknisk urealistisk. Jeg synes, det er en

interessant oplysning. Jeg har godt hørt den før fra hr. Guldberg, men jeg har aldrig fået den rigtig bevist. Efter at teknikere i en årrække har siddet og bearbejdet et materiale, der har været forelagt skiftende trafikudvalg og skiftende regeringer, står det tilbage, at ene og alene hr. Guldberg har den opfattelse, at det er teknisk komplet umuligt at bygge en højbro. Jeg synes nok, at det kræver en nærmere forklaring.

Jeg forstod også på hr. Guldberg, at han mente, at der godt — det var en af betragtningerne i forbindelse med en fortsat undersøgelse — kunne blive stående nogle poster på finansloven indtil videre til disse undersøgelser. Jeg kan altså forudse, at der, hvis dette forslag gik igennem, i en rum fremtid hvert år stod en fast post, der hed „Undersøgelse af eventuel Storebæltsforbindelse“, for, som hr. Guldberg sagde, vi skal jo vente, til den tid kommer, da vi kan gå videre med sagen. Ja men hvornår kommer den tid? Vil der ikke på et hvilket som helst tidspunkt, uanset hvornår fra nu af og til år 2000 eller videre, være en situation, hvor man kan påstå, at der stadig er undersøgelser, der må foretages, for nu er der noget nyt i gære på det ene eller det andet område, eller nu er økonomien anderledes på den ene eller den anden måde?

Jeg må nok sige, at hvis vi, som jeg sagde det indledningsvis, skal stå i den situation, at vi, hver gang der er en krusning på overfladen — det kan være en mere eller mindre alvorlig krusning — skal skifte standpunkt i en så alvorlig sag som denne, som mange andre objekter er afhængige af, så kommer vi bare ikke videre i tilværelsen.

Så kan man, som hr. Guldberg sagde, lave om på planerne undervejs. Ja vel, men man kan da kun lave om på planerne indtil det tidspunkt, da man eventuelt beslutter sig for at starte. Hvis man starter på en bro, kan man normalt ikke køre en tunnel i det samme område. Hvis man starter et projekt, må man vel forudse, at det projekt, man starter, skal være færdigt så betids, at det også er rationelt og økonomisk forsvarligt, og det betyder, at man må have planlagt det projekt, man vil bygge, fra den ene ende til den anden ende, inden man starter.

Fru Elsebeth Kock-Petersen sagde, at der ingen konkrete argumenter var imod det forslag, som en række af venstres medlem-