

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

Hvad angår den måde, vejen er lagt på – altså ikke en udvidelse af 341, som ligger parallelt – vil jeg blot henvide til det, jeg sagde i mit første indlæg, nemlig at der er massevis af hensyn at tage af lokal art, af naturfredningsmæssig art, af sikkerhedsmæssig art, men der er også det hensyn, som fru Inger Stilling Pedersen før var inde på, nemlig at der skal være veje til dem, der ikke ønsker at køre på motorveje, der skal også være et vejnet til nærområderne, og jeg føler mig overbevist om, uden at jeg kan emnet helt på fingrene, at der ved projekteringen af den her foreslåede vejføring er taget alle disse nødvendige hensyn. Men jeg er altså glad for, at der ikke er nogen principiel uenighed mellem hr. Ole Henriksen og mig.

Må jeg dernæst sige til fru Elisabeth Bruun Olesen, at jeg burde have sagt fast forbindelse, og at jeg beklager, hvis jeg har sagt bro, men der er i og for sig ingen forskel, for en bro fremfører jo også togene. Det vil altså sige, at den hurtigere fremføring af tog med passagerer eller med gods, som jeg nævnte, på over en times besparelse i tid naturligvis gælder, hvad enten det er en bro eller en tunnel.

Endelig et ord om farligt gods. Det forekommer ikke mig så oplagt, som det lyder. Det lyder måske logisk fængende at sige, at farligt gods har det bedst på tog. Jeg oplever i øjeblikket en storm bl.a. også fra i hvert fald fru Elisabeth Bruun Olesen nærtstående partier og vistnok også fra samme parti i Københavns kommune om, at man sandelig ikke vil have farligt gods på skinner i København. Men jeg tror slet ikke, at problemstillingen er så enkel endda, for togene går jo ikke fra dør til dør, som bilerne gør, og skal gods først på en bil og så omlades til tog og så omlades fra tog til bil igen for at komme frem til det endelige bestemmelsessted, mener jeg at vide, at dette rummer en hel del risikomomenter, som ikke tilsvarende foreligger ved transport fra dør til dør i biler. Men dette afhænger igen af omstændighederne, mængden, arten af godset, destinationen osv. Vi har jo heldigvis nogle meget vidtgående miljøregler i dette land, og når de overholdes, mener jeg, det er urigtigt at forskrække nogen i befolkningen, for farligt gods er jo ikke nogen ny opfindelse – at der findes noget sådant, har skiftende regeringer og skiftende folketing været udmærket opmærksom-

me på – og jeg synes, befolkningen kan føle sig ganske tryk ved den måde, som dette gods håndteres på, enten det kører på landevej, eller det kører på skinner.

(Kort bemærkning).

**Elisabeth Bruun Olesen (VS):**

Nu er vi jo kommet til at tale om mange ting på samme tid. Nu taler vi lige pludselig om Danlinkforbindelsen, og i den forbindelse vil jeg sige, at VS synes, det er ret urimeligt, at farligt gods skal transporteres midt igennem tætbefolkede områder i København, når det alt andet lige kan transporteres pr. skib fra Sverige til sit bestemmelsessted, og det er det, der er pointen. Jeg ved godt, at DSB kan tjene nogle penge, men spørgsmålet er, om vi ønsker, at de skal tjene penge på den måde.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Povl Brøndsted):**

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:

**5) Første behandling af lovforslag nr. L 125:**

*Forslag til lov om ændring af lov om udbygning af færgefarterne over Store Bælt.*  
(Fremsat 22/1 86).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Søgaard (S):**

Der er med dette forslag tale om en ændret vejføring i forbindelse med sammenlægning af færgeoverfarterne ved Nyborg, og det er et ønske, som ministeren udtrykker i samklang med Nyborg kommune.