

[Ministeren for kulturelle anliggender.]

handling, at alle amtsråd vil beslutte sig til at nedsætte amtsmusikudvalg. Der er ingen tvivl om for mig, at et amtsmusikudvalg er et meget vigtigt led i den decentralisering, som musikloven skulle medvirke til, og at man med små midler og uden det store bureaukrati kan nå langt med hensyn til en koordinering og en aktivisering af musiklivet inden for hvert område. Både set fra det lokale musiklivs synspunkt og set fra musikrådets og ministeriets synspunkt er det amtsmusikudvalgets regionale kraftcentre, som får en betydelig rolle i administrationen af musikloven. Der kan opstå skævheder, hvis vi får en lokal organisation, der er forskellig fra amt til amt, men jeg erkender naturligvis amtsrådenes ret til selv at træffe beslutning herom.

Jeg sagde oprindeligt i min fremsættelsestale, at musikken i lovgivningsmæssig henseende er et stedbarn. Forholdet bliver nu legaliseret. Musikfolket, både de, der spiller og synger, og de, der lytter, får nu den musiklov, de har ønsket sig så længe. Jeg vil da gerne sige, at da lovforslaget først kom til folketinget, gik det stærkt. Det er nu i høj grad op til alle de interesserede, musikere, publikum, amatører og andre inden for både ældre, nye og hidtil ukendte genrer og former for musik, at få musikken til at spille. Vi har nu givet dem instrumentet.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslaget*  
vedtoges med 135 stemmer mod 21.

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:  
*Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om det kgl. teater og oprettelsen af en kulturel fond.*

(Lovforslag nr. 177. Fremsat 30/1 76. Første behandling 12/3 76. Betænkning 12/5 76. Anden behandling 20/5 76. Tillægsbetænkning 21/5 76).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*  
vedtoges med 135 stemmer mod 21.

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:  
*Anden (sidste) 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. Første behandling 23/1 76. Betænkning 19/5 76).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

**Glensgård (FP):**

Folketinget får jo på intet tidspunkt lejlighed til at tage stilling til 1973-loven, og det bevirker bl. a., at fremskridtspartiet har set nøje på, hvordan vi kunne få denne debat frem.

Jeg skal derfor indlede med — modsat hvad man normalt gør — at fremsætte følgende:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

„Idet folketinget fastslår, at den faste forbindelse over Store Bælt i den nuværende statsunderskudssituation ikke må betales af statsmidler, men gerne af private uden belastning af offentlige kasser,

fortsætter tinget behandlingen af forslaget.“

Fremskridtspartiet har altså fremsat denne dagsorden ud fra den betragtning, at den danske statskasse ikke er i stand til at foretage en så kraftig investering. Fremskridtspartiet er enig i, at det er nødvendigt at få bygget en bro. Fremskridtspartiet er også enig i, at det skal ske så hurtigt som overhovedet muligt, men vi kan ikke acceptere 1973-loven, og derfor har vi i første omgang måttet tilslutte os det af fru Else-

**[Glensgård.]**

beth Kock-Petersen fremsatte forslag, idet det i hvert tilfælde stopper den statslige bro. Jeg håber, at et flertal i dette folketing vil se den økonomiske situation i øjnene og derfor vil støtte det af mig stillede forslag om motiveret dagsorden.

**Formanden:**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

**Søgaard (S):**

Med hensyn til forslag til folketingsbeslutning om at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero indstiller socialdemokratiet sammen med et stort flertal af udvalget, at dette forslag forkastes.

Som jeg sagde allerede ved første behandling, må vi nu efter mange års behandling af Storebæltssagen i dette folketing også træffe vores beslutning, hvis befolkningen overhovedet skal tro på, at dette ting ikke alene bare bruger ord, men også lader ord efterfølge af handling. Der er jo ingen principielle ændringer i den problematik, som har været fremme her omkring Storebæltssagen, som afkræfter, at vi skulle kunne bygge en Storebæltsbro nu, tværtimod. Det er jo oplyst, at hvis man fortsætter med færgefarten over Store Bælt eksempelvis frem til år 2000, ja, så vil samfundet gå glip af en gevinst på et sted mellem 3 og 4 mia kr., som vi altså indvinder, hvis broen står klar fra omkring 1985, og vi vil have indvundet disse 3-4 mia kr. op til år 2000.

Det er også realistisk, at uanset hvordan vi tilrettelægger vor færgefart på Store Bælt, så vil den aldrig i det lange løb kunne konkurrere med en broforbindelse over samme bælt. Når fru Elsebeth Kock-Petersen i betænkningen mener, at en fast forbindelse vil medføre risiko for nedlæggelse af Kattegatruterne, ja, så må den samme risiko jo også, forholdsvis i hvert fald, være til stede, hvis udviklingen af færgetrafikken på Store Bælt, hvad jeg forstår at forslagsstillerne mener, skal intensiveres. Hvis det skal ske på samme vilkår, ja, så må det jo også komme til at gå ud over Kattegatruterne. Det er ikke her, mine bekymringer ligger.

Men når samme mindretal i betænkningen finder det uforsvarligt på nuværende tids-

punkt at belaste vores økonomi med så stort et projekt, ja, så må jeg minde om, at ministeren har oplyst — og det være også et svar på den dagsorden, som hr. Glensgård har stillet for fremskridtspartiet — at han først og fremmest satser på et udenlandsk lån til byggeriet af en Storebæltsbro. Det skal naturligvis tilbagebetales, men det bliver brugerne af Storebæltsbroen, man forestiller sig skal tilbagebetale dette beløb over en længerevarende periode. Samtidig må jeg gøre opmærksom på, at beskæftigelsen i forbindelse med byggeriet jo i hvert fald vil give adskillige arbejdspladser, som vi ellers ikke ville have fået, og at afgifter og skatter til samfundet på forskellig vis også vil give en indkomst samtidig med mindre udgifter til arbejdsløshedsunderstøttelse.

Jeg må derfor sige, at vi ikke forstår, at denne Storebæltsforbindelse fortsat skal udskydes. Vi er modstandere af en fortsat udskydelse. Vi mener, at sagen nu må være så moden, at folketinget kan træffe sin beslutning, og jeg mener, at det skal ske nu i dag og på fredag, hvor den endelige beslutning om en Storebæltsbroforbindelse skal tages.

**Holmberg (V):**

Som det tydeligt fremgår af betænkningen over forslag til folketingsbeslutning om at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero indtil videre af fru Elsebeth Kock-Petersen m. fl., indstiller et flertal, socialdemokratiets, det radikale venstres, det konservative folkepartis, kristeligt folkepartis og centrum-demokraternes samt 3 af venstres medlemmer af trafikudvalget, forslaget til forkastelse, men det er rimeligt at gøre opmærksom på, at cirka halvdelen af venstres gruppe ikke deler trafikudvalgets medlemmers syn på denne sag.

Så har fru Elsebeth Kock-Petersen opstillet 6 punkter, som skulle give en baggrund for det rigtige i folketingsbeslutningen. Jeg føler ingen trang til på nuværende tidspunkt at gå i polemik med min egen kollega, men vi vil altså anbefale, at vi forkaster forslaget.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Elsebeth Kock-Petersen (V):**

Nu er jeg jo spændt på at høre, hvilke synspunkter de øvrige ordførere vil give

[Elsebeth Kock-Petersen.]

udtryk for, men jeg vil godt allerede på nuværende tidspunkt komme med nogle principielle synspunkter.

Jeg har i betænkningen angivet en række synspunkter som værende dem, jeg lægger vægt på i vurderingen af, om vi skal have en fast forbindelse, og om vi skal have en fast forbindelse nu.

Dertil må føjes det økonomiske problem. Der er jo ingen, der vil påstå, at Danmark i disse tider ligefrem har overskud til at kunne gå i gang med så stort et projekt. Det bliver sagt, at vi bare kan låne pengene i udlandet. Jeg mener dog, at det er en fantastisk økonomisk vurdering, at det ikke belaster Danmark, hvis vi låner pengene i udlandet. Det belaster selvfølgelig også Danmark, når vi yderligere skal låne penge, og man må da spørge dem, der går ind for, at vi skal bruge så mange milliarder nu, om de dog ikke har ting, de mener man må prioritere langt højere end denne faste forbindelse.

Når det videre er blevet sagt, at nu har man jo snakket om Storebæltsforbindelse så mange år, og der er jo ikke sket nogen ændringer, ja, så må jeg da sige, at de spørgsmål, jeg har stillet i trafikudvalget, sandelig burde være stillet, dengang man behandlede selve lovforslaget. Det blev de ikke, og derfor kan jeg ikke se, at man kan sige, at hele problematikken blev helt afdækket dengang.

Eksempelvis svarer trafikministeren jo, at man vil kunne forbedre færgefarten kraftigt ved at indsætte 6 superfærger i stedet for det eksisterende antal færger, og at det også ville betyde en kraftig nedsættelse af driftsomkostningerne. Jeg synes, det er fantastisk, at man vil gå i gang med så stort et projekt uden at have undersøgt, hvorledes vi kan forbedre den eksisterende færgefart. Det fremgår nu af ministerens egne oplysninger, at der er mulighed for en kraftig forbedring af denne færgefart.

Man har videre lagt vægt på disse rentabilitetsundersøgelser, som jeg ikke skal gå videre ind i, men dog spørge hr. Søgaard, når han påstår, at man går glip af en gevinst på 4-5 mia kr., hvis ikke vi bygger den bro nu, hvordan de 4-5 mia kr. kommer ind i vores kasse. Det tror jeg er lidt af en for-

drejning af de rentabilitetsundersøgelser, der foreligger.

Det er endvidere sagt — og det er vel også et af de argumenter, trafikministeren har anvendt nogle gange — at det vil gavne beskæftigelsen, men altså uden at man ser på de tusinder — der er angivet 2.000-4.000 — arbejdspladser, man permanent nedlægger ved at bygge denne faste forbindelse.

Jeg ville gerne have, hvis trafikministeren kunne besvare et par spørgsmål. Jeg ville gerne spørge, om trafikministeren og regeringen er af den opfattelse, at såfremt dette forslag bliver nedstemt, såfremt biltogsforlaget bliver nedstemt, såfremt lovforslag nr. 133 bliver nedstemt, så vil man straks benytte den bemyndigelse, der er i 1973-loven, til at gå i gang med projektet. Jeg mener, det har stor betydning at få oplyst, om trafikministeren og regeringen er indstillet på, at nu vil man faktisk gå i gang på mandag med at sætte disse store ting i gang. Man vil ikke udskyde det, man vil ikke drøfte det videre med folketinget, man vil gå i gang så hurtigt som muligt. Jeg vil gerne have at vide, om det er en korrekt forståelse af de tilkendegivelser, vi tidligere har fået fra trafikministeren.

Men som sagt, jeg mener, der er en lang række synspunkter, som ikke er blevet afdækket tidligere, og jeg vil da også pege på netop de argumenter, der er i betænkningens bidraget. Der er ikke tale om, at færgerne ikke kan dække det behov, der er for overførsel af biler og tog; det er der ingen der påstår. I de udregninger, man lægger til grund, påregner man en fantastisk udvidelse af hele biltrafikken, og det har dog ellers ikke været indtrykket, at det var den side af trafikken, vi skulle fremme. Jeg har ellers haft indtryk af, at trafikministeren stod på den linje, at det var den kollektive trafik, man skulle satse meget på.

Videre er det også blevet sagt — det blev også sagt af trafikministeren ved første behandling — at man sandelig må tage hensyn til Sverige i denne sag. Men dér fremgår det jo netop af betænkningen fra 1968, og det fremgår af en besvarelse, trafikministeren har afleveret, at der er tale om, at transittrafikken ikke bruger vejen over Store Bælt, men bruger Fugleflugtslinjen. Det er dog også den korteste vej for den kontinentale

[Elsebeth Kock-Petersen.]

trafik. Storebæltsbroen må herefter siges at være et nationalt anliggende, eftersom heller ikke Øresundsaftalen jo kan siges at have sin fuldgyldighed mere.

Som sagt kan jeg forstå, at der er forskellige opfattelser, også i de forskellige partier, men jeg skal også vide at være taknemlig, hvis trafikministeren ville besvare de spørgsmål, jeg har stillet her.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg skal straks meddele, at den radikale gruppe ved afstemningen vil demonstrere, hvor forskelligt der kan stemmes om dette forslag. Dermed har jeg vist antydning, at vi stemmer forskelligt.

Det er min overbevisning, at forslaget bør afvises. Der er ikke under det udvalgsarbejde, der er foregået, kommet argumenter frem, der for mig taler for, at man skal følge forslaget.

Der er for mig at se kun ét synspunkt, som kunne motivere en yderligere udsættelse af byggeriet af en fast forbindelse over Store Bælt. Det er, at det forslag om en tunnel, som medlemmer af kristeligt folkeparti og medlemmer af den radikale gruppe har fremsat, bliver forkastet med argumentet om, at det ikke er undersøgt til bunds. Hvis det er tendensen under de forhandlinger, der bliver ført videre om dette forslag, fra enkeltmedlemmer af kristeligt folkeparti og det radikale venstre, så mener jeg, at der deri var en begrundelse for at tage sig endnu lidt tid til at få dette problem undersøgt til bunds.

Men de øvrige problemer, som har motiveret fru Elsebeth Kock-Petersens forslag, mener jeg er undersøgt til bunds. Det foreligger klart oplyst i rapporten fra 1975, hvilke behov der er, hvilken samfundsøkonomisk gevinst det vil være at etablere den faste forbindelse over Store Bælt. Det foreligger endvidere belyst, at også ud fra et energipolitisk synspunkt vil det være en fordel med en fast forbindelse fremfor fortsat færgefart.

Alt i alt må jeg — men jeg taler på egne vegne og for medlemmer af andre i gruppen, som indtager mit standpunkt, der er altså forskellig opfattelse — på det foreliggende grundlag afvise det forslag, der her er

stillet, og anmode om, at man stemmer imod det.

**Kurt Brauer (SF):**

Betænkningen til dette forslag slutter med en bemærkning om, at socialistisk folkepartis medlem af udvalget vil redegøre for sin stilling til forslaget ved anden behandling. Jeg må dog understrege, at der er tale om, at jeg redegør for min stilling, idet socialistisk folkeparti i denne sag er delt. Et flertal af gruppen mener som jeg, at dette er et forslag, som er egnet til vedtagelse, og agter at stemme for det her ved denne afsluttende anden behandling. I øvrigt vil gruppen tilkendegive sin holdning under afstemningen.

Det foreliggende dagsordensforslag fra fremskridtpartiet har jeg haft tid til at kigge lidt igennem. Det bygger jo på den sædvanlige cigarkasseøkonomiske opfattelse, som er fremskridtpartiet særegen, og vil naturligvis blive afvist af socialistisk folkepartis folketingsgruppe.

Der er først en bemærkning, som jeg er næsten sikker på at jeg kan fremsætte på hele SF's gruppes vegne. Det er bemærkningen om, at når beskæftigelsesargumentet trækkes ind i denne sag, så mener jeg, at man med lige så god ret kunne trække beskæftigelsesargumentet for at undlade en fast forbindelse, men fortsætte med en udbygning af færgevæsenet, ind i debatten.

Jeg synes, at man skylder, også fra den socialdemokratiske ordførers side, at hæve debatten op over dette interessegrupperæs, der er tale om. Jeg synes ikke, det er rigtig passende for en debat om en investering af denne størrelsesorden og med så vidtrækkende konsekvenser, at vi mener at kunne sige til bestemte erhvervsgrupper, at de vil blive gavnet af vor afstemning eller ikke gavnet af vor afstemning.

F. eks. har det aldrig rigtig været inde i billedet, hvad man vil gøre ved de mennesker, der bliver arbejdsløse, den dag silkesnoren til en fast forbindelse bliver klippet over. Der bliver nogle enorme lokaliseringsproblemer, nogle enorme beskæftigelsesmæssige problemer, og der er ingen i vejdirektoratet eller andre steder, som har påtaget sig at ville være med til at løse disse problemer. Det er tusindvis af mennesker, der i øjeblikket bor omkring netop de steder, hvor fær-

[Kurt Brauer.]

gerne lander, som vil blive arbejdsløse, den dag silkesnoren bliver klippet over. På den anden side er det i tusindvis af mennesker, som, hvis fru Elsebeth Kock-Petersens forslag bliver vedtaget, må se i øjnene, at de ikke fik lov til at bygge de elementer, som skyldes bygges på dette eller hint værft, såfremt broen var blevet en realitet.

Jeg tror, at man skal sige, at arbejdsløshedsargumentet er plus minus nul, og så holde op med at køre denne diskussion videre. Det her er et spørgsmål, der rækker langt videre end personlig kartoffelhypning.

Så vil jeg godt til allersidst komme med en personlig bemærkning om det hele, som altså kun er på egne vegne. Det er bemærkningen om, at jeg godt ved, at når jeg stemmer for fru Elsebeth Kock-Petersens forslag, så kan jeg meget nømt blive taget til indtægt for en almindelige antivækstfilosofi, blive taget til indtægt af kredse, som mener, at Danmark bør tilbage til oksekærren, at vi med sindsro kan bygge en mur omkring Danmark og isolere os fra omverdenen. Det er ikke mit motiv. Tværtimod mener jeg, at der her er tale om etapeløsninger; der er tale om et forsøg på at få en fornuftigere prioritering af den meget dynamiske satsning på Danmarks andel af den internationale trafik, som jeg mener er en nødvendighed. Jeg ser med andre ord ikke tværstregen i det store trafik-H i Danmark som en absolut nødvendighed. Tværtimod mener jeg, at højre streg i det berømte store H, som er Danmarks trafiknøgle, bør sikres ganske betydelige midler i fremtiden. Jeg kan da her betro, at jeg personlig ud fra, hvad jeg har lært indtil videre om trafikpolitik, er tilhænger af en Saltholmløsning, tilhænger af færdiggørelsen af HH-forbindelsen, som tinget vil erindre, og altså vil mene, at der bør tages betydelige midler fra til en investering i denne højre streg i det store motorvejs-H eller det store trafik-H, som jeg snarere vil kalde det.

Jeg har altså nogle venner med mig i denne sag, hvor jeg er modstander af Storebæltsbroen, som aldeles ikke deler denne min opfattelse; det vil være enhver bekendt her. Dette være blot sagt for at gøre opmærksom på, at man kan nå til de samme anskuelser ud fra en flerhed af synspunkter. Det samme gør sig gældende for SF's folke-

tingsgruppe. De 6, der agter at stemme for fru Elsebeth Kock-Petersens forslag, stemmer derfor ikke ud fra de samme motiver, som jeg gør; de stemmer for det ud fra en flerhed af synspunkter.

**Lowzow (KF):**

Under udvalgsbehandlingen er der ikke fremkommet noget, som har kunnet ændre det konservative folkepartis stilling til denne sag. Vi vil stadig kæmpe for, at vi får en afgørelse på spørgsmålet om en Storebæltsløsning, og at vi gerne skulle have den, inden vi tog på sommerferie i år.

Vi ser stadig væk også den forbindelse som en del af en landevej, en del af en trafikforbindelse, der går igennem hele Danmark. Vi kan ikke se, der er forskel på det stykke, der går over Store Bælt, og ethvert andet stykke. Hvis man fulgte tankegangen i det her fremsatte forslag til folketingsbeslutning, så ville man sige, at biltunnelløsningen ført op på land faktisk fortsat var den rigtige, for man kan nøjagtigt lige så godt forvente, at der vil komme et forslag om at spare på vejbyggeriet, da vi alligevel har en jernbane liggende, og man derefter kunne køre bilerne op på et jernbanetog og bringe dem over lange strækninger over land og derved spare yderligere vejinvesteringer. Det synes inkonsekvent i forbindelse med hele resten af vores politik, og derfor kan vi ikke tilslutte os det.

Vi mener også, at når man ser på det erhvervsøkonomisk, så er der ting, som overhovedet ikke kan gå ind i beregninger og vurderinger. Det er en gammel regel, at et godt trafiknet med gode forbindelser er meget betydningsfuldt for hele erhvervslivets udvikling. Dermed mener vi også, at det er vigtigere at få det udviklet indenrigs, sådan som vi har fundet det rigtigt i dette tilfælde, i modsætning til, hvad den tidligere taler sagde. Vi mener altså netop, at det er et spørgsmål om prioritering, og her prioriterer vi dette over en HH-forbindelse. Selv om vi jo tidligere i år har udtalt stor sympati for HH-forbindelsen, så udtalte vi også i særudtalelsen til denne betænkning, at det var under forudsætning af, at loven om Store Bælt blev vedtaget, at vi gik ind for det.

Jeg er enig med den tidligere taler i, at man kan forfalde til at tro, at de mennesker,

**[Lowzow.]**

der går ind for dette forslag, er nulvæksttilhængere. Det kan være, den forrige taler ikke er det, men der er i hvert fald nogle af dem, som går ind for det, der er det. Om man så vælger sine venner rigtigt og må forklare, at man er afviger fra deres synspunkt, ved jeg ikke, det kan være tilfældet i denne situation, men i hvert tilfælde mener vi overhovedet ikke, det kan have sin rimelighed at stoppe udviklingen af trafiknettet netop her.

Vedrørende finansieringen må vi sige, at vi jo har stemt for 1973-loven og dermed for den finansiering, der ligger i denne lov. Vi er allerede i begyndelsen af 1960'erne fremkommet med et forslag til finansiering af Storebæltsbroen, som gik ind for en privat finansiering af det, så det har vores største sympati. Vi er jo i 1973-loven nået så langt, som vi mener det er muligt at nå med det inden for den politiske regie, og derfor må vi stemme imod det fremsatte dagsordensforslag.

**Svend Erik Sørensen (Kr.F):**

Kristeligt folkeparti kan bortset fra et enkelt medlem af gruppen ikke gå ind for en udsættelse på ubestemt tid af etableringen af den faste Storebæltsforbindelse.

Vi tror ikke, der er sparet penge ved at vente; tværtimod. Vi ser denne sag i en samfundøkonomisk sammenhæng. Der er der en udbredt interesse for at få det radikale venstres og kristeligt folkepartis forslag undersøgt nøjere, så er vi naturligvis til at tale med. Det kan vi vende tilbage til senere.

Med hensyn til forslaget om motiveret dagsorden af fremskridtspartiet må vi afvise det. Jeg synes, det er fantastisk, at man kan tænke sig, at en fast Storebæltsforbindelse, der bl. a. skal benyttes af DSB, finansieres af private midler. Vi henviser til finansieringsforslaget i forbindelse med 1973-projektet.

**Fuglsang (DKP):**

Kommunisterne vil stemme imod forslaget om at stille planlægningen af Storebæltsforbindelsen i bero. Vi har bl. a. i beskæftigelsesforslag peget på, at det er vigtigt netop i den nuværende situation at få en række større anlægsarbejder sat i gang, som

sagt ikke mindst af beskæftigelsesmæssige grunde. Det gælder for øvrigt ikke blot på kortere sigt med de virkninger, som et sådant arbejde har både i snævrere og bredere forstand, men også på længere sigt. Man kan trods alt ikke vurdere et projekt af denne størrelsesorden som noget isoleret, men som et vigtigt led i udviklingen af forbindelserne mellem landsdelene, mellem landet og omverdenen, et vigtigt led i den vækst, som vi fra vor side anser for ret nødvendig.

Jeg vil gerne sige, at vi ikke kan gå ind for det dagsordensforslag, der er stillet, om at overlade bygningen til et privat firma. For øvrigt er det i virkeligheden at narre folk at bilde dem ind, at bare et eller andet foretagende gøres af private, så er det gratis. Det skal tages af de samme midler. Det skal betales af den samme befolkning, af samme slags arbejde. Hvad enten det er staten, der gør det, eller et privat firma, så er det Danmark og den arbejdende danske befolkning, der skal betale, og alle erfaringer siger mig, at det trods alt er mere betryggende med et offentligt anlæg under offentlig kontrol end det, man gang på gang er vidne til, hvor det er private firmaer, der foretager den slags ting.

Så vil jeg gerne til slut sige om denne sag, at jeg ikke helt forstår den chokagtige tilstand, omkostningerne har sat en del mennesker i, for det forekommer netop mig, at de mennesker, der er mest bekymret for disse 5-6 mia kr. til en Storebæltsbro, det er dem, som er meget, meget ivrige for årligt at kaste det samme beløb ud på militære formål. Fru Elsebeth Kock-Petersen sagde, at man skal prioritere; skal man prioritere mellem denne bro og det militære, ja vel, så prioriterer jeg civile og fredelige anlægsarbejder.

**Erhard Jakobsen (CD):**

Jeg kan nøjes med meget kort at sige, at centrum-demokraterne vil modvirke enhver forsinkelse af planerne om at få den store, regulære Storebæltsbro.

Denne sag er ikke spor større end mange andre sager, vi har tumlet med. Broen skal anlægges over flere år, og derfor er de årlige omkostninger ikke noget, der behøver at imponere et folketing, der har taget stilling til andre store sager.

Hver gang jeg har hørt om Store Bælt —

[Erhard Jakobsen.]

og jeg ærgrer mig over, at man ikke er kommet i gang endnu, og det ligger allerede 15 år tilbage, at jeg ærgrede mig over dét første gang — så tænker jeg på min virksomhed som borgmester, hvor man jo indhenter praktiske erfaringer. Jeg har aldrig nogen sinde fortrudt som borgmester, at kommunalbestyrelsen besluttede store anlægsudgifter. Jeg har derimod et par gange ærgret mig over, at man ikke i tide fik sat noget i gang. Da man endelig erkendte, at det skulle laves, så blev det væsentlig dyrere, netop fordi det kom for sent i gang. Så har man måttet undvære det i den lange periode, og dispositioner, man tidligere kunne have truffet, var man ude af stand til at træffe, fordi andre havde truffet modstående dispositioner i mellemtiden.

Jeg har med glæde lyttet til debatten her og konstateret, at folk med så forskelligt politisk udgangspunkt som hr. Lowzow fra de konservative og den kommunistiske taler alligevel fremhæver, at her ligger der en fremtidsopgave, hvor man, uanset hvor man står politisk, må erkende, det vil spille en stor rolle for Danmark på mange, mange forskellige måder, at det bliver lavet. At det så ydermere er et led i endnu større planer, skal man jo ikke glemme.

Men først og sidst — og deri har den kommunistiske taler ret — kan man da ikke sammenligne de årlige udgifter til driften med en anlægsudgift, der strækker sig over flere år. Det har ingen mening, og derfor må jeg selvfølgelig også stemme imod fremskridtspartiets dagsordensforslag. At tage statens nuværende underskudssituation som målestok for, hvad man har råd til at lave 12-15 år ud i fremtiden, eller hvor lang tid der nu vil gå, inden man får besluttet sig og bliver færdig, er et helt forkert udgangspunkt for at bedømme det forsvarlige eller uforsvarlige ved at lave en Storebæltsbro.

Centrum-demokraterne vil støtte alle bestræbelser, regeringen vil udfolde for at fremskynde arbejdet, og vi vil stemme imod alt, hvad der kan hæmme og forsinke arbejdet med Storebæltsbroen.

**Kurt Hansen (V8):**

Om dette forslag, som er fremsat af dele af venstres gruppe, må jeg sige, at vi kan støtte det. Vi er enig i mange af de betragt-

ninger, der er fremsat i mindretalsudtalelsen i betænkningen af fru Elsebeth Kock-Petersen. Vi mener, at der bestemt ikke er behov eller grundlag for at bygge denne her bro, og at man må søge at gå andre veje. Det vil jeg komme nærmere ind på under det næste forslag, som skal til behandling, det radikale forslag.

I forbindelse med det forslag om motive-ret dagsordenen, som er fremsat af fremskridtspartiet, må jeg sige, at det ikke bare er ud fra statsunderskudssituationen, vi vil afvise brobyggeriet. Det er også ud fra hensynet til miljøet, sikkerhed og energi, og det er ud fra hensynet til en planlægning af samfundet på lidt længere sigt. Vi må på det skarpeste afvise, at vi skal have indblanding fra private udenlandske koncerner el. lign., der skal gøre de bropenge, som folk givetvis kommer til at betale, endnu større, end de faktisk ville blive. Vi har set eksempler på, hvordan de italienske Pirellifabrikker har tjent kæmpemæssige summer andre steder i Europa ved lignende finansieringer. Det må vi på det skarpeste afvise.

Man kan selvfølgelig altid tage en debat her, om det, at venstres eller dele af venstres forslag blev vedtaget, ville betyde større arbejdsløshed eller flere i arbejde. Jeg ved ikke, på hvor lang sigt hr. Fuglsang har set disse ting. Det er klart, at det, som det også blev nævnt fra SF's ordfører, hr. Kurt Brauer, ville give noget arbejde til nogle værftsarbejdere i forbindelse med de elementer, som skal anvendes, men på noget længere sigt vil jeg mene at det vil være med til at gøre endnu flere værftsarbejdere arbejdsløse. Det ville måske være med til at give nogle flere automekanikere noget arbejde, men med al respekt for automekanikerne og al respekt for vejreparatørerne mener jeg, at vi må udvikle samfundet i en noget anden retning, ikke bare lave de kæmpemæssige mastodontprojekter, der skal op at stå for enhver pris.

Vi vil, hvis vi, hvad det ser ud til at vi gør, får denne Storebæltsbro, opleve et drøn af larmende biler ned igennem Sjælland over Fyn med ét mål. Nu har vi trods alt flere afgangssteder fra Sjælland til Jylland, og dem har vi mulighed for at udbygge og gøre bedre, men jeg vil mene, at vi i stor udstrækning kommer til at mishandle det i det øjeblik, vi tager en beslutning om, at der

[Kurt Hansen.]

skal laves en større motorvej over Store Bælt.

**Grethe Philip (RV):**

Hr. Bilgrav-Nielsen har allerede nævnt, at vi i den radikale gruppe ser forskelligt på spørgsmålet om etablering af en fast forbindelse over Store Bælt. Deri adskiller vi os jo i øvrigt ikke fra adskillige andre partier herinde.

Som en af dem, der ønsker at stemme for det af fru Elsebeth Kock-Petersen fremsatte forslag til folketingsbeslutning, vil jeg gerne give en kort begrundelse for min stilling.

Jeg hører til dem, der tidligere her i folketinget har stemt for, at vi skulle have en fast forbindelse over Store Bælt. Det var dengang, vi endnu alle var under stærk indflydelse af stemningen i de glade 1960'ere. Vi ventede, at der ville ske en betydelig udvikling af trafikken, og vi regnede også med, at der nationaløkonomisk var råd til det. Jeg mener, at situationen har ændret sig totalt, siden vi gjorde os disse tanker. Trafikprognoserne lyder nu på helt andre tal. Vi får efter al sandsynlighed ikke den eksplosive udvikling, som vi engang regnede med.

Hertil kommer yderligere hele spørgsmålet om energiforsyningen, som vi for nogle ganske få dage siden debatterede så tæt. Jeg havde indtryk af dengang her i folketinget, at alle var enige om, at hvad vi end gjorde, så skulle vi i hvert fald prøve at spare på energien. Og vi kan vel næppe gøre det på en meget bedre måde på det trafikmæssige område end ved at bremse op for den individuelle trafik og lægge vægten på den kollektive trafik. Det er tanker, jeg også synes bør være overvejende i denne sammenhæng.

Desuden kommer der jo så de mere egentlige økonomiske betragtninger, de samfundsøkonomiske betragtninger. Der forstår jeg jo, at ministeren vil klare dette spørgsmål ved at sige, at der skal optages et udenlandsk lån, men jeg fatter ikke, hvordan finansministeren roligt kan se på, at der nu ind i billedet går et milliardlån. Det er da helt oplagt, at det yderligere vil belaste den valutariske situation, som i forvejen er vanskelig nok. Det er muligt, at ikke alle her i folketinget helt har gjort sig klart, hvor vanskeligt vi var stillet for kort tid siden, og

hvor hurtigt vi igen kan komme i en krisesituation. Hvis de havde gjort sig det klart, tror jeg ikke, de kunne være med til, at man nu fortsatte med tankerne om et nyt statslån på 5 mia kr.

Jeg mener, at forudsætningerne på væsentlige områder har ændret sig totalt i løbet af de sidste år, og at vi derfor bør overveje hele denne sag på ny. Det er begrundelsen for, at jeg ønsker at stemme for det af fru Elsebeth Kock-Petersen fremsatte forslag.

(Kort bemærkning).

**Holmberg (V):**

Som det tydeligt er fremgået af debatten, ser vi lidt forskelligt inden for venstres gruppe på, om vi skal sætte forbindelsen i gang, og hvornår den skal sættes i gang, men vi er i alle tilfælde enige om at afvise det motiverede dagsordensforslag, som er stillet af hr. Glensgård. Der kunne gives mange motiveringer herfor, men jeg er stort set enig med hr. Lowzow i hans begrundelse, at det jo er fastlagt i 1973-loven. Der er vi altså enige med hr. Lowzow. Vi afviser.

**Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):**

Al den stund der næppe er noget trafikprojekt, som er igangsat her i landet i de sidste mange år, der er undersøgt og begrundet mere indgående end en fast forbindelse over Store Bælt, så kunne der være grund til ikke at gå langt ind i argumentationen. Men jeg vil da gerne kort og klart slå fast, at forbindelsen skal bygges, fordi det er en rentabel foranstaltning, og fordi vi hermed omsider trafikalt får bundet landets to halvdele sammen til en enhed med alle de muligheder for samfundsudviklingen, det giver det danske folk.

Jeg kan til nød forstå, at man er principiel modstander af en fast forbindelse, hvis ens grundlæggende synspunkter på udformningen af samfundsudviklingen er helt anderledes end dem, de fleste af os har. Men det er mig uforståeligt, at modstanden kan baseres på de momenter, som fru Elsebeth Kock-Petersen og flere andre ifølge udvalgsbetænkningen lægger vægt på, som det er fremgået her i salen, men som fru Elsebeth Kock-Petersen har stået ene med i udvalget. Da det imidlertid er optaget i en udvalgsbe-



**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

tænkning, mener jeg at burde knytte et par enkelte bemærkninger til det.

For den første siger fru Elsebeth Kock-Petersen, at færgerne kan dække behovet mange år fremover. Er der nogen, der er i tvivl om det? Storebæltsbroen skal ikke bygges, fordi vi ikke kan komme over med færger, men fordi det er fordelagtigere at bygge en bro.

Dernæst vil jeg sige, at det ikke er rigtigt, når fru Elsebeth Kock-Petersen siger, at jeg regner med, at personbiltrafikken i 1985 vil blive 3-5 gange så stor og lastbiltrafikken 4-7 gange så stor over Store Bælt som i dag. Hvor og hvornår har jeg sagt det? Man burde i stedet for at postulere noget sådant have anmodet om at få et af mine svar til udvalget optrykt som bilag til betænkningen; så kunne alle have læst, hvad jeg virkelig har sagt.

På anmodning af udvalget er der opstillet forskellige regneeksempler. Et af disse siger, at selv hvis man regner med en vejtrafik, der ligger 40 pct. lavere end angivet i 1972-rapportens prognose, så vil brotaksten for personbiler og lastbiler kunne sættes til 30 pct. af de nuværende færgetakster, såfremt man ønsker broen betalt over en 20-årig periode regnet fra åbningsåret. Hvorfor siges der så ikke noget om det?

Jeg har tillige gjort det klart, hvilke forudsætninger disse regnestykker er baseret på, og jeg må henvise til at læse mit svar til udvalget én gang til.

Det tredje spørgsmål er, at fru Elsebeth Kock-Petersen siger, at den faste forbindelse begunstiger den individuelle trafik på den kollektive trafiks bekostning. Ja men vil den store forbedring af færgefarten, som fru Elsebeth Kock-Petersen foretrækker, da ikke gøre det samme? Det hænger jo nøje sammen med den takstpolitik, man vil føre, og der er da intet i vejen for, at man kan føre den samme takstpolitik på en fast forbindelse som den, man ville føre med fortsat færgefart.

Fru Elsebeth Kock-Petersen siger i øvrigt i sin udtalelse i betænkningen umiddelbart forinden, at den udbyggede færgefart, hun ønsker, ville skabe mulighed for at nedsætte færgetaksterne til ca. halvdelen af, hvad de er i dag. Ja men fru Elsebeth Kock-Petersen kan da vel ikke tro, at det ikke vil give mere

biltrafik over Store Bælt? Vi kan vist ikke blive uenige om, at det vil det. Hvilken mening er der så i, som fru Elsebeth Kock-Petersen mener, at vi lader færgefarten blive udbygget, så man kan sætte taksterne for bilerne ned til det halve, samtidig med at fru Elsebeth Kock-Petersen er så frygtelig bekymret for, at en bro vil gavne biltrafikken på anden trafiks bekostning?

Det ville jo unægtelig gøre en diskussion nok så frugtbringende, hvis fru Elsebeth Kock-Petersen kunne blive enig med sig selv om, hvilket ben hun vil stå på.

Min holdning til spørgsmålet individuel kontra kollektiv trafik turde være bekendt, men det er ikke i pagt med denne holdning at ville benytte et enkelt led i vort transportsystem som Storebæltsoverfarten til at drive den samlede trafikpolitik med. Dertil har vi andre og mere egnede midler, sådan som jeg sagde i min trafikpolitiske redegørelse i efteråret.

Det næste procedurepunkt er ikke mindre besynderligt. Kattegatruterne vil blive nedlagt, siger fru Elsebeth Kock-Petersen, med dårligere trafikbetjening til følge. Det er da nok rigtigt, at indfører man et nyt og bedre element i sit trafiksystem, så vil mange trafikanter foretrække det, fordi det enten er hurtigere eller billigere eller begge dele. Det var vel netop en del af meningen med det. Hvordan det så alligevel skulle betyde et trafikalt tilbageskridt for en del af disse trafikanter, forstår jeg ikke. Der er da ingen, der har tænkt sig at tage nogen trafikant væk fra Kattegatruterne, hvis hun eller han er bedre betjent af dem.

Det er da tænkeligt, at en eller to af disse ruter ikke kan opretholdes, når vi får broen, fordi der ikke bliver trafik nok til dem alle. Det er det, man kalder strukturrationalisering, og det plejer man i de kredse, fru Elsebeth Kock-Petersen repræsenterer, ikke at have noget imod; tværtimod. Er det i øvrigt ikke en tanke, der er faldet fru Elsebeth Kock-Petersen ind, at den massive udbygning af Storebæltsoverfarten, hun ønsker, med halvtimesdrift, kortere overfartstid og lavere takster, ville få principielt de samme virkninger for de nordlige færgeruter?

De sidste to punkter i fru Elsebeth Kock-Petersens opsummering kan jeg til gengæld give hende ret i. Det er således rigtigt, at

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Storebæltsbroen ingen nævneværdig betydning vil have for den vejtrafik, som kører i transit gennem Danmark mellem Skandinavien og det sydlige udland. Men hvad er egentlig meningen med at fremføre det i denne sammenhæng? Dels er det ikke noget nyt, der siges, dels kunne man da også synes, at vi her i landet kan tillade os at gøre noget for først og fremmest at bedre vore egne trafikforbindelser i stedet for at bruge vore ressourcer på at skabe de bedst mulige forhold for den trafik, der bare kører gennem vort land.

Endelig kan jeg vedrørende det sidste punkt bekræfte, at det naturligvis er min bestemte hensigt, når folkettinget har truffet den endelige beslutning om anlæg af den faste Storebæltsforbindelse, at fremme dette arbejde. Det vil sige, at man går i gang med de forarbejder, der skal til. Det vil sige, at man begynder at arbejde med, hvilken licitation der skal ske. Det er ikke et arbejde, der gøres fra den ene dag til den anden, der er adskillige ting, der skal ordnes, og hvis man også udsætter dét, bliver vi heller aldrig færdige på noget tidspunkt og kommer i gang med det. Det er da klart, at det ville undre mig, at det skulle være en indvending mod den faste forbindelse, at trafikministeren, når beslutningen er truffet, så vil gøre, hvad han kan for at fremme dens udførelse.

I den seneste debat om Store Bælt har man bl. a. henvist til, at ingeniør Anders Nyvig, som deltog i arbejdet med at vurdere Storebæltsforbindelsen ved udarbejdelsen af betænkningen „De store Trafikinvesteringer“ fra 1961, i et par kronikker i Politiken går imod anlæg af en Storebæltsbro. Nyvig begrundet sin holdning med, at det ikke er nødvendigt at bygge en bro af hensyn til trafikken, samt at færgefarten kan gøres billigere og give en bedre publikumsbetjening, og anbefaler i denne forbindelse en højere frekvens på de enkelte overfarter, hvor jeg har forstået det sådan, at der her ikke alene tales om Storebælts-, men også om Kattegatruterne. Endelig peges på en genoplivning af de tidligere skibsrufter mellem København og Jylland.

De, som har læst kronikkerne, vil have set, at hr. Nyvig ikke er i stand til at tilføre debatten nogen nye oplysninger. Han opere-

rer med de kendte elementer, men misforstår en hel del undervejs. Det er meget karakteristisk for den måde, han behandler problemerne på, at hans vurdering af færgefartens økonomi tager udgangspunkt i 1968-betænkningen i stedet for i de nyere oplysninger, som f. eks. fremgår af Jespersenudvalgets betænkning fra 1972. Grundlæggende falder hr. Nyvigs synspunkter og argumenter tæt sammen med fru Elsebeth Kock-Petersens, som jeg har beskæftiget mig med.

Jeg skal kun gøre den yderligere bemærkning med hensyn til beskæftigelsen, at ingen har sagt, at en gennemførelse af en fast forbindelse løser beskæftigelsesproblemerne. Det løser nogle problemer i en given situation, men det, der er det afgørende, er, at en fast Storebæltsforbindelse på lang sigt kan løse en lang række problemer, binde landet sammen og være en støtte for dansk erhvervsliv.

Endelig vil jeg om finansieringen gerne understrege, at det hele tiden har været standpunktet, at man skulle sikre gennemførelsen af dette ved hjælp af udenlandske lån og derfor ikke belaste de danske skattekrone i første omgang. Jeg må derfor på regeringens vegne afvise det forslag om motiveret dagsorden, som hr. Glensgård har stillet, ligesom jeg også må afvise det fremsatte forslag til folketingsbeslutning.

**Formanden:**

Vi går derefter til anden omgang, hvor taletiden for ordførerne er indtil 5 minutter. Jeg beder de ordførere, der ønsker at udtale sig, om at melde sig.

**Glensgård (FP):**

De fleste ordførere har afvist den af mig foreslåede dagsorden. Vi fik ikke markeret, om fru Grethe Philip ville støtte denne dagsorden. Men der var dog et enkelt lyspunkt, idet fru Grethe Philip sagde, at vi nationaløkonomisk er ude i nogle uhyrligheder for øjeblikket. Derfor skulle det glæde mig, om fru Grethe Philip ville gå så vidt, at hun ikke ønsker at følge sin gruppe og derfor støtter vores dagsorden.

Ministeren var inde på, at en sådan fast forbindelse ville gavne erhvervslivet, og at vi ville komme ud over de problemer, vi har i dag. Må jeg ikke gøre opmærksom på, at

## [Glensgård.]

får vi denne faste forbindelse som en statsbro, så har vi nøjagtig det samme beskatningsobjekt, som vi har i dag. Vi vil få nøjagtig de samme skævheder over for erhvervs livet, som vi har i dag. Der vil ikke være nogen forskel, idet det også er folketinget, der kommer til at fastlægge taksterne på en Storebæltsbro. Der er altså ikke tale om nogen ændring i forhold til færgedriften.

Hr. Lowzow og hr. Holmberg var inde på, at man i 1973-loven jo havde fastlagt, at det skulle foregå ved hjælp af optagelse af udlånslån, men det er slet ikke det, der er problemet. Det, der er problemet, er, at hvis staten går ind og skal låne disse milliarder, så kommer finansministeren ud i problemer på et senere tidspunkt. Derfor begriber jeg ikke, hvorfor fru Elsebeth Kock-Petersen, som dog selv i sine bemærkninger til sit eget forslag skriver, at de sidste par års økonomiske og trafikmæssige udvikling har påvirket problemstillingen omkring trafikpolitikken og de hertil knyttede investeringer, ikke kan stemme for dagsordenen. Fru Elsebeth Kock-Petersen gør selv opmærksom på, at der er finansielle problemer; alligevel kan fru Elsebeth Kock-Petersen ikke støtte en dagsorden, som bl. a. tager hensyn til de bemærkninger, fru Elsebeth Kock-Petersen selv har fremsat. Jeg begriber det simpelt hen ikke, men jeg får formentlig nok en forklaring, og så må jeg jo så derudfra vurdere, om fru Elsebeth Kock-Petersen virkelig stod bag de bemærkninger, der er lagt op til.

Jeg skal også beklage, at hr. Svend Erik Sørensen afviste dagsordensforslaget bl. a. ud fra den betragtning, at man jo ikke kunne gå ind for at have en privat finansiering af en Storebæltsforbindelse, hvor DSB skulle køre. Hvorfor ikke? DSB kan da vel betale en afgift for at benytte denne bro, lige så godt som private mennesker i dag skal betale en afgift for at komme med hos DSB. Jeg forstår på hr. Svend Erik Sørensens bemærkninger, at han dermed accepterer det beskatningsobjekt, der bliver lagt op til med en statslig styring, med en statsejet Storebæltsforbindelse. Hr. Svend Erik Sørensen accepterer dermed også, at dansk erhvervsliv ikke skal frigøres fra den unfair konkurrence, som folketinget i dag pålægger det ved at have det enorme takstniveau på

Store Bælt. Jeg vil gerne have, hvis hr. Svend Erik Sørensen vil fortælle, hvilken forskel der er på, om det er den ene eller den anden part, der skal betale til den ene eller den anden part.

(Kort bemærkning).

**Kampmann (S):**

Hr. Glensgård nævner, at han ikke kan medvirke til de nationaløkonomiske uhyrligheder, som anlæggelsen af en fast forbindelse over Store Bælt vil være. Derfor vil jeg da gerne spørge hr. Glensgård, hvorledes det kan være, at han i det lovforslag, der kommer til behandling næste gang, stemmer for og indstiller til vedtagelse en fast forbindelse, kombineret vej og jernbane som en tunnel, der vil koste op til 1 mia kr. mere end det lovforslag, der blev vedtaget i maj 1973.

**Formanden:**

Hr. Glensgård har ordet for en kort bemærkning, derefter talerrækken.

(Kort bemærkning).

**Glensgård (FP):**

For det første er det en ukorrekt oplysning, hr. Kampmann giver. Dernæst kan jeg sige til hr. Kampmann, at når vi indstiller det radikale venstres forslag til vedtagelse, så er det ud fra den betragtning, at skal der bruges skattheyderkroner, så ønsker vi den bedste løsning. Og hvis ikke der skal ydes skattheyderkroner, så ønsker vi også den bedste løsning, selv om den skal privatfinansieres.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg må sige, at den tid er ikke forbi, hvor hr. Kampmann spiller rollen som den, der virkelig overrasker her i folketinget. Den oplysning, hr. Kampmann gav for lidt siden, beder jeg om at han verificerer, ganske enkelt. Det er forkert, hvad hr. Kampmann oplyser, men det kan vi diskutere ved næste sags behandling.

Så vil jeg godt sige — det glemte jeg i første omgang — at den radikale gruppe må stemme imod det dagsordensforslag, som er stillet af hr. Glensgård. For min egen part må jeg sige, at jeg føler, at den finansieringsform, som er besluttet i det lovforslag, der er vedtaget om Store Bælt, er yderst rimelig og yderst anvendelig.

**[Bilgrav-Nielsen.]**

Derudover vil jeg gerne gøre et par bemærkninger om diskussionen, som den er forløbet. Først et par bemærkninger til fru Elsebeth Kock-Petersen, som siger, at det er muligt i fremtiden at afvikle trafikken ved indsats af større færges — det er jo det, der er tale om. Fru Elsebeth Kock-Petersen glemmer at gøre opmærksom på, hvad det koster. Det er oplyst over for udvalget, hvad det vil koste. Fru Elsebeth Kock-Petersen glemmer at oplyse, at ved indsættelse af større færges forstærker man det problem, man har i dag, når en stor færge lossere sine biler ud på motorvejene. Det er efter min mening en af de allervanskeligste og farligste situationer, vi har, når disse mange biler bliver spyet ud på vejene. Det er altså den situation, der vil fortsætte og blive forstærket, hvis man følger de intentioner, der ligger bag fru Elsebeth Kock-Petersens forslag.

Dernæst er der andre intentioner bag, og de er gammelkendte, de er legale, men også disse intentioner siger mig, at man må gå imod. Det er, når fru Elsebeth Kock-Petersen siger, at Fugleflugtslinjen er en slags alternativ. Hun siger det ikke direkte, men det ligger under. Jeg ved, at det er opfattelsen hos andre af forslagsstillerne, at Fugleflugtslinjen er vigtigere end en fast forbindelse over Store Bælt. Også af den grund mener jeg, at folketingset bør stemme imod det udsættelsesforslag, man er kommet med.

Derefter vil jeg knytte en kort bemærkning til to andre ting, der har været indført i debatten, nemlig spørgsmålet om trafikudviklingen og spørgsmålet om energiproblemet, som vitterlig er et problem. Jeg vil gerne sige med det samme, at når jeg ikke mener, det er anvendeligt som argumentation for at gå imod, så gør jeg det, idet jeg henviser til den sidste rapport fra 1975 om Store Bælt, side 4, hvor der er en klar redegørelse for energiproblematikken i forholdet mellem fortsat færgefart og etablering af en fast forbindelse. Jeg citerer to linjer nederst på side 4 i rapporten, hvor der står:

„...at det med en given trafikmængde energiforbrugsmæssigt vil være en fordel at erstatte færgefarten med en fast Storebæltsforbindelse.“

Som bilag til det refererede er der 17 sider

i rapporten. Altså energiargumentet kan ikke bruges.

Rentabiliteten, altså spørgsmålet om samfundsøkonomien i dette anlæg, kan man læse om på side 22. Her fremgår det klart, at det er en samfundsøkonomisk vigtig investering, meget værdifuld investering, at erstatte færgefart med en fast forbindelse.

Om trafikken skal jeg henviser til samme redegørelse fra 1975 i bilag 4, side 4, 5 og 6, hvor der er en opgørelse over, hvordan trafikudviklingen har været. Hvis man sammenholder prognoserne fra 1970 til 1975 med den faktiske udvikling, så vil man se, at et argument om, at der er sket store ændringer i trafikmønsteret, heller ikke er korrekt, og navnlig ikke på Store Bælt, og navnlig ikke når det drejer sig om erhvervstrafikken, som jeg mener, fru Elsebeth Kock-Petersen har brugt som et særligt argument.

Der er altså energimæssige, der er samfundsøkonomiske, og der er trafikale argumenter, der er talt stærkt for, at vi bygger den faste forbindelse over Store Bælt.

**Fuglsang (DKP):**

Vi støtter stadig bygningen af den faste forbindelse ud fra hensynet til beskæftigelse og udvikling. Det er nemlig sådan, at man godt nok her kan fremføre forskellige tal, prognoser og den slags ting, men man må jo også huske — det har vi jo en del erfaringer der viser os — at sådanne prognoser ganske vist nok kan give et fingerpeg, men der er jo også i livet en vekselvirkning mellem på den ene side, som i dette tilfælde, udbygningen af en vigtig trafikåre og på den anden side påvirkningen af en hel række andre ting. Tænk blot på, hvad vi har taget fejl af af prognoser i tidens løb, PP II osv. osv.

Med hensyn til det beskæftigelsesmæssige, så er for mig det kortsigtede ganske vist vigtigt, ikke mindst i den aktuelle situation, og vi ved jo, at betydningen rækker langt ud over de egentlige direkte anlægsarbejder. Men alligevel er selve det beskæftigelses- og udviklingsmæssige jo det, som har betydning på lang sigt. Der står f. eks. hr. Kurt Hansen og jeg i samme situation, idet vi er valgt i en landsdel, som netop i uhyre grad med hensyn til sin udvikling er afhængig af transportforholdene deroppe.

Jeg vil gerne lige gøre en bemærkning til

## [Fuglsang.]

slut med hensyn til, hvad privat og offentlig virksomhed kan gøre. Nordjylland havde for ikke så længe siden dels en helt privat trafiklinje, der betød ganske umådelig meget, nemlig Det Forenede Dampskibs-Selskab, dels har vi et halvprivat selskab, som jo ikke er særlig populært hos hr. Glensgård, nemlig SAS, og dels har vi direkte offentligt de danske statsbaner. Hvem kan Nordjylland bygge på? Hvem kan andre landsdele bygge på? Det er trods alt i sidste instans dem, der drives af det offentlige. Hvis det er private, så er det for det første et lotterispil, for det andet er det jo på ingen måde billigere for befolkningen, det viser jo de regnskaber, som de private selskaber bringer hjem; det er ikke billigere for befolkningen, end skatteblanketterne er.

## Christophersen (V):

Jeg er blandt dem, som vil stemme for det forslag, der her er til anden og sidste behandling, og jeg vil gerne gøre det med begrundelser, som meget ligner dem, der blev fremført af fru Grethe Philip.

Trafikministeren talte om, at det jo var en rentabel forbindelse, vi ville få. Jeg er ikke sikker på, at det er helt rigtigt, men det er jo muligt, det afhænger lidt af, hvad det er for en rentefod, man opererer med, hvilke beregninger man foretager, og det afhænger også noget af de beregningsforudsætninger, man gør sig. Men jeg mener i og for sig, at det er en ret irrelevant betragtning, for det afgørende spørgsmål må vel være, om det danske samfund på nuværende tidspunkt overhovedet har råd til at anvende sine begrænsede, sine knappe ressourcer på et projekt af denne karakter, eller om de skal bruges til andre investeringer. Det, som man efter min opfattelse kommer til at vælge mellem, er, om man vil have en indenlandsk Storebæltskonjunktur, et udpræget offentligt forbrug uden valutagivende perspektiver, eller om man i stedet for vil sikre, at de ressourcer, som vi altså her taler om, af en størrelsesorden på 5-6, måske 7 mia kr., bliver anvendt til investeringer i de valutaskabende erhverv, som vi jo ellers alle sammen er enige om har behov for al tænkelig støtte.

Mit synspunkt er altså for det første det, at vi ikke kan bruge midlerne to gange, og

derfor står vi over for et samfundsøkonomisk valg. Det skal også være lidt af et svar til hr. Glensgård, for hr. Glensgårds dagsorden løser jo ingen problemer. Om det er det offentlige, eller det er private, der finansierer det, er jo samfundsøkonomisk fuldkommen ligegyldigt. Det er et cigarkassesystem, man dér opererer med, men det ændrer jo ikke ved det forhold, at hvis projektet går i gang, ja, så vil det naturligvis føre til, at vi bruger ressourcer på det projekt, at vi trækker valutarisk kredit.

Det andet, jeg vil sige, er, at sådan som projektet vil belaste de offentlige budgetter, ja, så kommer vi ikke uden om, at det allerede i 1977-78 er ca. 80-90 mill. kr., vi taler om, og så vokser tallene rask til 225-250 mill. kr., 300-330 mill. kr., og når vi når op omkring årtuskiftet, så er det en halv milliard kroner om året, som altså skal bruges til det her projekt. Jeg ville da godt vide, hvad finansministeren tænkte om det, men det skal jeg ikke spørge ham om, for det tror jeg næsten jeg kan gætte mig til. På et tidspunkt hvor vi i øvrigt står over for at skulle drøfte den offentlige udgiftspolitik for de kommende år, og hvor vi jo uundgåeligt vil være på jagt efter mange, også meget beskedne besparelsesmuligheder, så finder jeg det overordentlig uheldigt, at de offentlige anlægsbudgetter hermed får en så stor og urørlig del på grund af Storebæltsprojektet.

Til sidst om den udenlandske låntagning: ja, det er rigtigt, som trafikministeren siger, at man skal ud og låne midlerne; men spørgsmålet er for det første: kan man låne dem? Kan vi låne disse midler ud over de midler, vi i øvrigt skal ud og låne? Det næste problem er det, fru Grethe Philip ganske rigtigt rejser: hvad med rente- og afdragsbetalingen? Er det rigtigt, at vi nu pådrager os yderligere prioritetsforpligtelser? Efter min opfattelse er det det ikke, og derfor kan jeg ikke lade være med at se denne debat og hele spørgsmålet i sammenhæng med den almindelige drøftelse af, hvordan vi klarer vores dybt alvorlige økonomiske problemer. Jeg vil godt lægge trafikministeren og den øvrige regering på sinde at være opmærksom på, at den sammenhæng kunne der måske også være. Derfor synes jeg, ministeren skal være tilbageholdende med straks her og nu at afgive løfte om, at lige så snart

**[Christophersen.]**

sagen efter hans opfattelse er rigtigt afklaret, så vil han gøre alt, hvad han kan, for at fremskynde Storebæltsprojektet. Jeg tror, lidt mere forsigtighed og tilbageholdenhed var på sin plads.

**Bertel Haarder (V):**

For at illustrere den usikkerhed, for ikke at sige tvivlsomhed, der præger de beregninger, der ligger til grund for Storebæltsbroens påståede rentabilitet, så vil jeg nævne, at hvis man under takstfinansiering kun får cirka eller godt og vel en fordobling af trafikken, så skal taksterne helt op på, så vidt jeg kan se, over 150 kr. pr. køretøj i gennemsnit. I den situation er det klart, at der ikke vil køre dobbelt så mange over, som der kører i dag, og så vil man stå i den situation, at man har bygget en bro, som man er nødt til at pumpe skattepenge i, for at den bliver brugt. Til den tid vil det så gå op for folk, at det, der her bliver resultatet, det var en mægtig skatteyderfinansieret statsudgift til støtte for befolkningens magelighed, til støtte for, at fritidstrafik osv. ikke skal bruge så lang tid på Store Bælt, men i stedet for på et cafeteria på den ene eller den anden side.

Det er, hvad pengene først og fremmest vil gå til. Der er mange politikere i begge sider af salen, som har så enormt travlt med at tale om, at vi skal lette omkostningerne, og at vi skal have gang i erhvervslivet, i arbejdspladser osv., at det er det, vi skal bruge vores ledige kapital til; jeg synes ærlig talt, at her var en ganske oplagt sag at tage frem, et ganske oplagt punkt.

Det hjælper overhovedet ikke, som hr. Glensgård åbenbart tror, at sige, at hvis det betales af private, så belaster det ikke skatteyderne, så giver det ikke øgede omkostninger. Selvfølgelig gør det det. I den tid, hvor denne bro bygges, da skal den ekstra efterspørgsel, som byggeriet skaber, jo opsuges fuldstændig tilsvarende i form af større offentlige indtægter, i form af højere skatter, som bl. a. skal lægges på produktionen. Hvis de så førte til noget virkelig rentabelt, til noget, der senere gav arbejdspladser, så kunne vi endda bære det, men det gør det på ingen måde. Det kan ikke godtgøres, at der er noget som helst at hente for det danske erhvervsliv i det her projekt.

Jeg tvivler ikke om, at man vil ende med at køre gratis over, for når broen først er der, kan man lige så godt få den brugt og lade alle slippe igennem. Så har vi igen givet skatetrykket og dermed omkostningerne en tand.

Jeg synes, at den megen tale om omkostningspolitik er underlig, når man tænker på Farøprojektet forleden dag og Store Bælt i dag. Kan vi virkelig ikke finde på andet, når vi synes, at landet stander i våde, end bare at pumpe flere penge ud? Det er det, vi gør her. Vi hjælper ikke på at bringe nogen ting i balance. Vi pumper penge ud, som i hovedsagen vil gå til vores egen magelighed, som vil betyde en mægtig belastning, specielt i tiden, indtil vi har broen, lige netop i den periode, hvor vi alle er enige om at vi skal gøre en kraftanstrengelse for at afskaffe betalingsbalanceunderskud osv.

Jeg synes ærlig talt, at enhver ansvarlig finansminister burde anbefale sin kollega at vente med det her — om ikke andet, så dog at vente med det.

**Svend Erik Sørensen (KrF):**

Uden at inkludere mig på en diskussion med hr. Glensgård om forskellige finansieringsformer, når det gælder Storebæltsforbindelsen — det finder jeg ret nytteløst i denne sammenhæng — så vil jeg dog gerne sige, at vi i kristeligt folkeparti i modsætning til fremskridtspartiet betragter den faste Storebæltsforbindelse som en samfundsopgave. Derfor må vi afvise tanken om en privat finansiering ud over den, der ligger i, at alle må betale, hvad det vil koste at køre over Store Bælt.

**Hovmand (V):**

Der er tre væsentlige spørgsmål, som jeg føler anledning til at stille til ministeren og ønsker besvarelse af, inden vi går til afstemning om dette spørgsmål.

For det første er det flere gange af ministeren og andre fremhævet, at der her er tale om en god forretning. Det vil jeg gerne have dokumenteret nøjere. Hvis vi ser på det hæfte, som B&W har udgivet, „Når broen kommer“, så har man på side 8 nogle nationaløkonomiske perspektiver, hvoraf det bl. a. fremgår, at hvis man fortsætter med færgefart på Store Bælt frem til år 2000 i stedet for at bygge en bro, så vil samfundet

**[Hovmand.]**

i perioden 1985 til år 2000 gå glip af en gevinst på 4,1 mia kr.

Jeg vil punkt 1 gerne vide, om ministeren er enig i denne vurdering, at gevinsten vil være på 4,1 mia kr. eller i denne størrelsesorden.

Punkt 2. Hvis ministeren mener dette, så vil det altså sige, at vi i en periode på 15 år for en investering på 5,3 mia kr. har en indtægt på 4,1 mia kr. Det kan, så vidt jeg kan vurdere det, kun give en forrentning på 273 mill. kr. om året svarende til 5 pct. En 5 pct.s forrentning, hvis jeg i øvrigt har forstået denne problemstilling rigtigt, er det en god forretning for staten?

Det andet spørgsmål, jeg gerne vil stille, er spørgsmålet om trafikudviklingen. Det er under udvalgsarbejdet og af mange af de oplysninger, vi har fået forelagt her i folketinget, fremgået, at trafikken vil stige betydeligt, hvis vi får en bro.

I 1975 er det 1,6 mill. biler, som passerede Storebæltsoverfarten. I 1985, altså om 10 år, mener man at dette tal vil stige til 7,3 mill. biler. I dette tal regner man ikke med en forøgelse af den internationale trafik; dette tal er stort set alene baseret på den nationale trafik. Jeg vil gerne bede ministeren nøjere præcisere, hvordan han kan få en femdobling af biludviklingen inden for denne periode.

Endelig til sidst vil jeg gerne som det tredje spørgsmål have afklaret i relation til det svar, ministeren gav før med hensyn til spørgsmålet om lånefinansieringen, om regeringen uafhængigt af de igangværende økonomiske forhandlinger agter at påbegynde proceduren med hensyn til lånoptagelser i udlandet i forbindelse med finansieringen af dette anlæg.

Jeg synes, at disse tre områder er væsentlige at få belyst, inden vi går til afstemning.

**Gerda Møller (KF):**

Når jeg bad om en kort bemærkning, var det for at anholde det udtryk, som hr. Bertel Haarder brugte om vores debat forleden dag om Farølinjen, som hr. Bertel Haarder mente at man ønskede at anlægge ud fra vore egne magelighedssynspunkter. Jeg er sikker på, at venstres ordfører, hr. Hovmand, ikke er enig med hr. Bertel Haarder i det synspunkt. Jeg vil da gerne oplyse hr.

Bertel Haarder om, at når vi nede på Lolland-Falster ønsker at få denne broforbindelse hurtigst muligt, så er det ikke af hensyn til vores magelighed, så er det af hensyn til vores egnsudvikling, det er af hensyn til vores erhvervsliv. Det nytter jo ikke noget, at man har et udviklet erhvervsliv, når det ikke kan få sine produkter frem, fordi der er en flaskehals over Storstrømmen.

(Kort bemærkning).

**Bertel Haarder (V):**

Trafikministeren har jo oplyst os om, at hvis man vil finde et projekt, som giver en rigtig elendig beskæftigelse pr. brugt million, så skal man bygge broer og veje.

**Kurt Brauer (SF):**

Det, jeg sagde i første omgang om dem, der deler min modstand mod bygning af en fast forbindelse over Store Bælt nu, kunne vist misforstås. Det forekom mig i hvert fald, at hr. Lowzow havde misforstået mig og mente, at min tale kunne være en erkendelse af, at der findes nulvækst- eller ligefrem minusvækstfolk i SF's folketingsgruppe. Det er naturligvis ikke tilfældet, og jeg skal undskylde, hvis jeg har udtrykt mig så uklart, så jeg kunne misforstås på det felt. SF's medlemmer af folketinget er tilhængere af kontrolleret vækst i modsætning til det anarki, der nu hersker i dansk planlægning.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Elsebeth Kock-Petersen) (V):**

Jeg føler også lige anledning til indledningsvis at bemærke, at der er ikke tale om, at de folk, der nu føler, at man ikke på nuværende tidspunkt skal fare frem med at bygge en fast forbindelse, skulle være nulvækstfolk. Det kom vist både fra hr. Fuglsang og fra hr. Lowzow. Det er et spørgsmål om at prioritere anvendelsen af de ressourcer og midler, man nu engang har til rådighed.

Med hensyn til spørgsmålet om, i hvor vid udstrækning Fugleflugtslinjen vil blive brugt af den internationale trafik, vil jeg henvise hr. Bilgrav-Nielsen til side 88 i betænkning nr. 508, og jeg vil henvise ham til ministerens svar på spørgsmål 1.

For så vidt angår argumentationen fra min side over for hr. Glensgårds dagsorden kan jeg kort henvise til de bemærkninger,

[Elsebeth Kock-Petersen.]

der i den anledning faldt fra hr. Christophersen.

Trafikministeren kom med en række synspunkter vedrørende nogle af de argumenter, jeg har stillet op i betænkningen. Ministeren slog først fast: ja men en fast forbindelse, en bro, er jo vældig rentabel, det siger alle rapporter. Jeg kender godt alle disse rapporter. Det, jeg siger, er, at jeg er fuldstændig uenig i de forudsætninger, der lægges til grund. Når man udregner en økonomisk rentabilitet ved at sætte penge på en tidsgevinst, man måtte opnå, så synes jeg, det ser mærkeligt ud. Det svarer til den bemærkning, hr. Søgaard kom med, at samfundet frem til år 2000 vil gå glip af 4-5 mia kr. Jeg vil gerne vide, hvornår vi ser disse 4-5 mia kr. i kassen, hvis vi bygger en fast forbindelse.

Det skal videre oplyses, for at ingen skal være i tvivl, at det ikke har været muligt at få oplysninger om færgernes rentabilitet. Der har altså ingen mulighed været for at foretage en sammenligning mellem en fast forbindelses rentabilitet og færgernes rentabilitet.

Jeg forstod, at ministeren efterlyste, hvor jeg havde disse tal med hensyn til forøgelsen af trafikken fra. Det har jeg fra ministerens svar på spørgsmål 20, hvor han siger, at ved åbning af en fast forbindelse vil der netop ske denne 3—5-dobling af personbiltrafikken og 4—7-dobling af lastbiltrafikken. Det har jeg fra ministerens egne tal.

Hvis man ser på de udregninger, der er lavet i 1972-rapporten, kan man så udregne, hvor stor en del den kollektive trafik vil udgøre af totaltrafikken. Det viser klart, at den kollektive trafik vil komme til at udgøre en langt mindre del af totaltrafikken, hvis vi bygger en fast forbindelse. Forholdet vil være det, at der næsten vil blive en dobbelt så kraftig udvikling i den private trafik som i den kollektive trafik.

Trafikministeren nævner videre, at der må være mangel på logik i det, jeg stiller op med hensyn til Kattegatruter og takster. Det, jeg har været interesseret i at påpege, er, at når der bliver gjort gældende, at en bro vil binde landet sammen, gøre landet mindre skævt, så er dette ikke korrekt. Med de takster, ministeren påregner man skal betale for at tage over en bro, vil man netop bringe Kattegatruterne i en fantastisk fare.

Det, jeg videre har ønsket at belyse, er, at man kan forbedre færgefarten meget kraftigt ved betydelig lavere investeringer.

Jeg skal til slut konstatere, at ministeren — og jeg går selvfølgelig ud fra, at han har regeringen med sig i dette spørgsmål — altså vil iværksætte foranstaltninger til at få bygget denne bro, lige så snart man altså har fået afklaret, om der skulle være flertal for de forslag, der behandles i disse dage. Ministeren går altså ud fra, at disse forslag vil blive nedstemt. Jeg mener, det er meget interessant at høre, at nu mener ministeren, han vil bruge den bemyndigelse, der er i loven fra 1973.

Min tid er desværre udløbet, men lad mig lige til slut udtrykke meget stor forundring over den holdning, socialdemokratiet indtager i dette spørgsmål. Jeg synes, det er meget besynderligt at se, at man med den holdning, som jeg ellers troede man havde, vender om og siger: nej, vi skal have en fast forbindelse, vi skal bruge så mange milliarder kroner på noget, der langt videre vil gavne den private trafik end den kollektive trafik. Det forundrer mig meget på baggrund af de synspunkter, man ellers kan høre socialdemokrater gøre sig til talsmand for.

(Kort bemærkning).

Holmberg (V):

I mit relativt korte indlæg i første omgang sagde jeg bl. a., at jeg ikke kunne støtte fru Elsebeth Kock-Petersen m. fl., og jeg gjorde videre opmærksom på, at jeg ikke brød mig om at diskutere med mine egne kolleger inden for gruppen. Men efter at både fru Elsebeth Kock-Petersen og hr. Christophersen har givet udtryk for deres meninger, så føler jeg trang til her at sige, at de ikke taler på hele gruppens vegne. Hvor mange og hvor få vi hver især taler for, gives til kende i løbet af kort tid.

Jeg vil bare sige til fru Elsebeth Kock-Petersen og de andre, der vil støtte forslaget, at de skulle måske læse lidt mere i, hvad de forskellige arbejdsudvalg har været enige om. De forskellige arbejdsudvalg har været enige om, at der er store økonomiske fordele, også nationaløkonomiske, ved de faste forbindelser, men så bliver der tilføjet, at de bliver generelt undervurderet, for beregningerne bygger mest på de direkte måle-



**[Holmberg.]**

lige fordele for trafikanter og ikke så meget på de betydelige afledede samfundskononomiske fordele i øvrigt. Det føler jeg trang til at sige her efter debatten.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg lagde mærke til, at hr. Christophersen, hr. Hovmand og hr. Bertel Haarder undrede sig over, at regeringen ville være med til at gennemføre dette anlæg uden at se det i sammenhæng med de forhandlinger, der skal føres om den økonomiske politik i almindelighed. Det var jo en meget interessant bemærkning. Vi er andre, der i en anden sammenhæng har fremhævet det samme synspunkt. Dér drejer det sig om investeringer på 5 mia kr. pr. år i 8 år. Her drejer det sig om 5 mia kr. investeringer i alt, én gang for alle.

(Kort bemærkning).

**Glensgård (FP):**

Jeg har et enkelt spørgsmål til ministeren: er ministerens bemærkning om, at han agter at fremme den faste forbindelse over Store Bælt, i fuld overensstemmelse med hans kollega finansministeren?

Til hr. Christophersen og andre, der har været inde på, at vores betragtninger i denne sag bygger på cigarkassesystemet. Hr. Christophersen siger: det er underordnet, om det er staten eller erhvervslivet, der skal optage dette lån. For det første så ligger der en direkte kursrisiko, det er problem nr. 1. Men problem nr. 2 er jo, at hvis staten på et eller andet tidspunkt — det forstod jeg at hr. Christophersen var enig med mig i — skal ud og optage nye lån, så vil man være stillet dårligt, i det øjeblik man allerede havde været ude i optagelse af lån på det beløb, vi taler om her, et eller andet sted mellem 6 og 8 mia kr. Der er altså ikke bare tale om cigarkassesystemet, der er direkte tale om, at vi sætter staten i en så dårlig situation ved at påføre staten dette ekstralån, at vi ikke på et senere tidspunkt vil have mulighed for at optage tilsvarende lån til andre formål på de gode betingelser, som vi må forvente dette lån skal optages på.

Desuden er det jo ikke helt ligegyldigt, om det er et dansk eller et udenlandsk selskab, der investerer, og jeg vil nok se, hvor

mange der vil gå ind i en investering af den størrelsesorden her. Derfor forstår jeg ikke, at hr. Christophersen, som dog har så store betænkeligheder ved, at staten går ind med denne finansiering, ikke vil støtte et dagsordensforslag, som forhindrer staten i at gå ind i det som direkte part.

(Kort bemærkning).

**Christophersen (V):**

Jeg er ked af, at hr. Glensgård ikke forstod min argumentation, men jeg skal gerne gentage den meget kort.

Det, jeg sagde, var, at det jo er ligegyldigt, om det er staten eller private foretagender, der i 1977 og så 7 år fremefter har ansvaret for, at det danske samfund bruger en vis del af sine ressourcer på en aktivitet, som i øvrigt ikke har nogen som helst vatskabende virkning. Det var i den forbindelse, jeg kaldte det for et cigarkassesystem at påstå, at den ene løsning skulle være samfundskononomisk mere fornuftig end den anden.

Det, hr. Glensgård taler om, er, hvordan statsfinansernes situation bliver. Det er en anden problemstilling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiassen):**

Jeg skal kun til hr. Glensgård gøre den bemærkning, at allerede da det oprindelige lovforslag blev vedtaget, så valgte man enstemmigt i folketinget at gøre Storebæltsforbindelsen til et statsforetagende. Når dette vandt hel tilslutning, var hovedsynspunktet, at virksomheden vil få en meget stærk monopolstilling, og den sikkerhedsventil, der i øvrigt ligger i det private erhvervsliv, nemlig konkurrencemomentet, findes aldeles ikke i forbindelse med en Storebæltsforbindelse. Derimod vil begrundelsen for privatkapitalens engagement, udsigten til udbytte, være til stede med fuld styrke. For at undgå enhver formodning om, at det blev drevet med økonomisk begunstiggelse, blev 1973-loven derfor udformet sådan, at en selvstændig statslig forvaltningsvirksomhed skal drive forbindelsen. Det er baggrunden, og det var der enighed om i folketinget.

Jeg vil gerne sige til hr. Christophersen, at jeg forstår godt de bemærkninger, han kom med, men jeg synes nok, at man skal se

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tingene lidt i sammenhæng. Det er afgørende til det, hr. Christophersen sagde, at i den trafikpolitiske redegørelse i folketinget sidste efterår blev der udtrykkelig sagt, at ved udarbejdelsen af redegørelsen anså jeg det for realistisk at regne med, at der inden for de næste 10-15 år ikke ville være større årlige beløb til rådighed for trafikformål på de offentlige budgetter, end vi regner med ved udgangen af den forestående 4-årige budgetperiode, og de tal, som hr. Christophersen nævner, er indberegnet i dette og er altså ikke noget, der nu foreslås ud over det, som vi har tænkt os tidligere. Det synes jeg er en væsentlig ting at have med ind i billedet.

Hr. Hovmand var inde på forskellige problemer, bl. a. inde på spørgsmålet om forrentning. Jeg vil gerne henvise til 1975-rapporten, hvor man i tabellen gør op, at selv i ugunstigste tilfælde, dvs. en 40 pct. mindre trafik, så bliver forrentningen 10 pct., vel at mærke i faste priser. Skal vi sammenligne med markedsrenten, skal der altså lægges 3-4 pct. til. Altså en god forrentning. Dertil kommer så de afledede virkninger, som ikke er omsat i penge.

Jeg skal ikke kunne sige, om B&Ws beregninger er rigtige, dem har vi ikke efterregnet. Jeg må henvise til de officielle rapporter og prognoser, der foreligger.

Med hensyn til trafikudviklingen bygger vi selvfølgelig på de prognoser for trafikudviklingen, der er udarbejdet af teknikerne, men jeg vil gerne sige, at den forøgelse af bilantallet er jo ikke bygget på Storebæltsbroen, det er ikke den, der giver det, det er den almindelige forbrugsudvikling, den almindelige udvikling i samfundet, som først og fremmest vil være årsag til det.

Man stillede mig det spørgsmål, om regeringen uafhængigt af de økonomiske synspunkter vil fremme denne sag. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at når beslutningen er vedtaget, så ligger der endnu en række forarbejder, som ikke har kunnet gennemføres på grund af, at der ingen beslutning forelå, der kunne sættes i kraft. Nu får vi en bekræftelse af den ene eller den anden art på, om man kan gå videre. Det mener jeg er vigtigt. Hvis jeg skulle skønne, så vil der med de ting, der skal gøres, og de forarbejder, der skal foretages, gå ikke under 2 år og

ikke over 3 år, inden man kan komme i gang med det praktiske arbejde. Hvis man udsætter ustandselig, hvornår får man så en mulighed for overhovedet at komme i gang, når selv de mest praktiske ting, som er nødvendige, ikke kan vedtages og gennemføres i henhold til loven?

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Ministeren er åbenbart lidt ked af, at ministeren selv på et tidligere tidspunkt i dag her fra denne talerstol sagde, at han agtede at fremme påbegyndelsen af Storebæltsforbindelsen. Derfor må jeg spørge ministeren: indgår Storebæltsforbindelsen i septemberforligets forhandlinger? Og i bekræftende fald: agter ministeren så at lægge det op som et ultimatum og sige, at han ønsker at gå i gang og fremme påbegyndelsen af Storebæltsforbindelsen?

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Storebæltsforbindelsen, den faste forbindelse over Store Bælt, omfattes ikke af septemberforliget. Når jeg siger, jeg vil fremme forbindelsen, så er det klart ud fra følgende: der ligger en lov, så må det være meningen, når den bliver bekræftet her i folketinget, at vi går i gang med arbejdet — ud fra de forudsætninger, jeg allerede har skildret.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Forslag om motiveret dagsorden af Glensgård (se foran)*  
forkastedes med 145 stemmer mod 20.

*Forslaget til folketingsbeslutning*  
forkastedes med 101 stemmer mod 60; 5 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden 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. Første behandling 23/1 76. Betænkning 19/5 76).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.