

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-Nielsen's 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, endsigte 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-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

dring af Storebæltsloven kan jeg sige, at vi altså er enige om, at Storebæltsforbindelsen skal bygges nu, og den skal være både for bane- og vejtrafik som i den gældende lov. Den eneste forskel i opfattelsen går på formen for den del af forbindelsen, som krydser Østerrenden. Her har regeringen foreslået at bevare den vedtagne højbroløsning, mens forslagsstillerne foretrækker en tunnel.

Jeg har allerede over for udvalget om offentlige arbejder besvaret en række spørgsmål om netop dette emne, og jeg tror for så vidt, vi alle sammen er nogenlunde klar over, hvordan de faktiske forhold er. Jeg vil gerne understrege, at der, siden folketinget efter grundig overvejelse i 1973 lagde sig fast på højbroløsningen, intet principielt nyt er sket i forholdet mellem tunnel og bro; var det tilfældet, ville jeg selvfølgelig være åben over for en nyvurdering også af dette forhold, men som landet ligger, må regeringen fastholde broløsningen, som vi fortsat mener er den løsning, som det store flertal af befolkningen føler som den mest tiltalende.

Søgaard (S):

I forslaget til folketingsbeslutning om at stille planlægning af en fast Storebæltsforbindelse i bero nævner man fra de medlemmer, der står for dette beslutningsforslag, at det bør undersøges, om der ud fra internationale, økonomiske, trafikmæssige og erhvervsmæssige hensyn foreløbig måtte være behov for at etablere en fast forbindelse over Store Bælt. Man siger i bemærkningerne til beslutningsforslaget, at de sidste par års økonomiske og trafikmæssige udvikling har påvirket problemstillingen omkring trafikproblemerne og de økonomiske investeringer således, at der skulle være større usikkerhed heromkring på nuværende tidspunkt, og på denne baggrund skulle man altså stille planerne i bero.

Jeg synes, det er en ulogisk tankegang, som man her foreskriver, at man først skal undersøge og så stille sagen i bero. Hvis det nu viser sig ved disse undersøgelser — en del af det, man beder om at få belyst, er allerede belyst — at der fortsat måtte være et behov, hvad så?

Og hvorfor vil man prøve at omlægge sejladsen over Store Bælt — jeg må jo forstå, at det må være en intensivering af sejladsen

over Store Bælt, det her drejer sig om — samtidig med at man skal undersøge, om der er et fortsat behov for en fast forbindelse? Hvorfor denne omlægning, hvis det viser sig, at dette behov er til stede? Det synes jeg er ulogisk.

Det er klart, at energisituationen naturligvis har påvirket både de trafikpolitiske, de økonomiske og andre vitale dele af vort samfund. Men der er intet — intet — der tyder på, at påvirkningen skulle være eller blive så kraftig, at den totalt vil ændre vort behov for en fortsat trafikudvikling. Der vil vel altid, uanset på hvilket tidspunkt man foretager undersøgelser, være krusninger i den udvikling, der har fundet sted. Men også de nye energiformer, som man jo arbejder med til afløsning for de gamle, vil ganske givet fortsat indicere en trafikudvikling. Hvis vi, hver gang der sker ting af den ene og den anden slags, skal ændre en beslutning af den karakter, vi her taler om, ja, så var verden egentlig aldrig kommet videre, for så var der aldrig sket opfindelser.

Når selve hovedsigtet, det trafikale behov, ikke er ændret afgørende, ja, så kan jeg ikke se, at man skulle træffe en så drastisk beslutning, som man her lægger op til fra forslagsstillerens side.

Jeg skal ikke her begynde at vurdere befolkningens reaktion, men hvis vi nu efter i 25 år at have talt, at have skrevet, at have undersøgt alle detaljer, stort og småt i forbindelse med en Storebæltsforbindelses etablering, med alle de stabler af papirer, med undersøgelsesmateriale o. lign., skulle stille noget sådant i bero, så tror jeg nok, man ville fra befolkningens side med rette spørge, om handlekraften i folketinget kun strækker sig til ord.

Blandt de forslagsstillere, som står bag dette forslag, er der interessant nok medlemmer af den tidligere venstregering, som for det ene medlems vedkommende, nemlig hr. Guldborg, jo gik ind for en tunnelloosning ved gennemførelsen af loven om en Storebæltsbro i juni 1973. Som bekendt besluttede den regering, han var medlem af, også at udskyde anlægsloven, den af juni 1973, et års tid, for at man kunne foretage supplerende undersøgelser. Det var jo for at skabe klarhed, som det blev sagt, over, om den afgørelse, der var truffet i folketinget med hensyn til forbindelsens udformning, nemlig

[Søgaard.]

kombinationen af en vej- og jernbanebro kontra den såkaldte biltogsforbindelse, nu også var den rigtige, set i lyset af de ændrede forudsætninger, der var indtruffet i efteråret og vinteren 1973-74. Men at der skulle laves en Storebæltsforbindelse, blev der ikke rejst indvendinger imod fra den daværende regering, hvoraf altså en del af medlemmerne i dag er medforslagsstillere til forslaget om, at nye undersøgelser skal til, og at etableringen af forbindelsen over Store Bælt foreløbig skal stilles i bero.

De undersøgelser vedrørende alternativerne har vi nu fået, og de er naturligvis for længst indgået i drøftelserne både her i huset og ude i befolkningen. Hvis man ser forslaget, som nu foreligger for os, i lyset af den sidste uges drøftelse af HH-linjen, Helsingør-Helsingborg-linjen, hvor jeg har forstået at de pågældende er positive, ja, så forstår jeg slet ikke dette forslag. Som ministeren just har gjort opmærksom på, må forudsætningen for en HH-forbindelse dog være en videreførelse af den trafik, der vil kanaliseres ad denne linje, og her er det vor opfattelse — selv om der naturligvis også i den socialdemokratiske folketingsgruppe er forskellige opfattelser af, hvad denne forbindelse bør bestå af — at i naturlig fortsættelse heraf må Storebæltsforbindelsen være den rigtige linjeføring. Jeg mener, at vi netop i denne sag både må tage den nordiske trafik i betragtning og samtidig tilgode de særlige danske forhold, når man skal se på vor trafikpolitik fra forskellige synsvinkler.

Som bekendt har DSB fremlagt sin Plan 90, som kommer til videre drøftelse dels i trafikudvalget og dels i dette høje ting. Her spiller naturligvis jernbanetraffikkens udvikling mellem hovedlandsdelene en helt afgørende rolle med hensyn til, om man kan basere denne trafik på en fast forbindelse over Store Bælt, og ikke mindst hvornår det måtte kunne lade sig gøre. Det vil være meget stærkt hindrende for Plan 90, hvis nye langvarige, måske kostbare, undersøgelser skal udskyde en af de mest afgørende faktorer i trafikforbindelsen, som Storebæltsforbindelsen nok må siges at være. Men også indenrigsflyvningen og dens placering i det samlede trafikbillede vil jo blive meget usikker, hvis disse undersøgelser bliver af

langvarig karakter. Fremtidens investeringer i indenrigsfly, i flyvepladser, hænger jo helt sammen med, om og hvornår en fast Storebæltsforbindelse kommer.

Jeg må derfor afvise dette forslag. En fast forbindelse er i alle forhold den mest dækkende løsning i sammenhæng med de øvrige trafikplaner her i landet.

Det af kristeligt folkeparti og det radikale venstre fremsatte lovforslag mener jeg ikke er bedre end det, som forbindelsen over Store Bælt allerede hviler på, nemlig lovgrundlaget af 1973, men vi vil naturligvis se på det i udvalget. Også her gælder det imidlertid, at tiden for handling snart er inde. Befolkningens tro på, at vi ikke bare snakker, men også handler i dette folketing, vil hænge meget nøje sammen med, at vi i denne samling får den endelige afklaring af et af hovedelementerne i Danmarks trafikudvikling, nemlig Storebæltsforbindelsen.

Holmberg (V):

Jeg hilser med tilfredshed, at vi nu efter alt at dømme inden så længe er nået til den endelige beslutningsproces med hensyn til den faste forbindelse over Store Bælt. Det kunne egentlig være fristende at blade lidt i historieforløbet. Det er rigtigt, som hr. Søgaard gjorde opmærksom på, at det nu er ca. 25 år siden, at vi begyndte at drøfte den store sag. Hver gang den er blevet drøftet, er tanken egentlig blevet positivt modtaget — lidt forskelligt, men faktisk alligevel positivt af de fleste partier, af næsten alle partierne. Jeg forsøgte at blade lidt i arkivet og så, at da de konservative fremsatte deres forslag om privat finansiering — ja, det er rigtigt, det blev ikke gennemført — så blev forbindelsen meget højt prioriteret af samtlige partier; det var i samlingen 1965-66.

Man kan så prøve at gå op til den lidt nyere tid, altså i 1973, og her møder vi så lov om anlæg af en bro over Store Bælt. Hvad blev så resultatet her? At ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at lade statsvirksomheden Statsbroen Store Bælt anlægge en bro over Store Bælt, idet, som der står, anlægget udføres som en højbro over Østerrenden og en lavbro over Vesterrenden med 6-sporet motorvej med nødspor og 2 jernbanespor.

Den såkaldte biltogsløsning, som dengang var stærkt inde i debatten, er der i og for sig

[Holmberg.]

ingen grund til at drøfte her i dag, for den er ikke på dagsordenen, men jeg er vidende om, at den sikkert kommer senere. Denne biltogsløsning var til afstemning, men blev forkastet. Jeg finder alligevel, det er mest rigtigt at gøre opmærksom på, at flertallet af mit parti dengang stemte for den såkaldte biltogsløsning. Men så kom vi til tredje behandling, og her blev den kombinerede bro vedtaget. Den blev vedtaget her i tinget i 1973 med 117 stemmer for, 28 imod, mens 16 medlemmer undlod at stemme. Jeg synes, det er mest rigtigt lige at gøre opmærksom på sagsforløbet her, for det har faktisk aktuel interesse.

Men energikrisen kom, og ministeren for offentlige arbejder, dengang trafikminister Damsgaard, besluttede den 26. marts 1974 at nedsætte et såkaldt hurtigt arbejdende udvalg til at foretage visse undersøgelser — som der står: til supplerig af beslutningsgrundlaget fra 1972, altså på grund af energikrisen m. v. Det blev også et hurtigt arbejdende udvalg. Det afgav betænkning i august 1975, og det er et digert værk på flere hundrede sider, meget interessant læsning. Det blev ikke et enigt udvalg, der afgav betænkning, men et enigt udvalg kunne igen konstatere, at der er god rentabilitet i de løsninger, der er undersøgt, altså biltogsløsningen og den kombinerede bro.

Udvalget konstaterede endvidere sagligt, at der var mange usikkerhedsmomenter, bl. a. de ændrede prognoser for biltallets stigning, men også flytrafikken og skinnetrafikken er med. Det er altså et skøn, men det kan jo heller ikke være på anden måde. Jeg finder alligevel, at det er et godt grundlag at bedømme det store projekt på. Her vil jeg egentlig gerne citere, hvad min kollega fra det samme parti fru Elsebeth Kock-Petersen m. fl. skriver i forslaget til folketingsbeslutning om at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero. Der står her:

„Folketinget opfordrer regeringen til at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero og til snarest på baggrund af en samlet vurdering . . .“ osv.

Senere i bemærkningerne til forslaget skriver forslagsstillerne, at de finder ikke grundlaget for beslutningen om en fast forbindelse er overbevisende. Det kan jo altid

diskuteres, om det store værk, som jeg lige har nævnt, er overbevisende. Det skulle da i alle tilfælde være overbevisende på den måde, at det udvalg, der har siddet, konkluderer, at begge løsninger i alle tilfælde har god rentabilitet. Ved grundig gennemlæsning vil fru Elsebeth Kock-Petersen selvfølgelig også komme til det samme resultat med hensyn til rentabiliteten.

Hermed er vi ved det andet forslag fra hr. Bilgrav-Nielsen m. fl., som drejer sig om en ændring af anlægget. Det er de radikale og nogle fra kristeligt folkeparti, der står bag forslaget. De er altså enige med det vedtagne forslag fra 1973 i, at det skal være en kombineret bro/tunnel på den måde, at der bliver 6 spor til bilerne og 2 spor til banerne. På den måde er der altså ingen forskel mellem det vedtagne forslag og det, der nu foreslås, men ændringen består i, at højbroen over den såkaldte Østerrende skulle afløses af en tunnel. Der er flere begrundelser herfor, og jeg indrømmer da gerne, at der kan godt gives begrundelser herfor, også relativt gode begrundelser, men vi har jo drøftet det i trafikudvalget, og her er grund til at henvise til bilagene 58, 81 og 96, hvor der er en udførlig redegørelse for disse ting. Anlægsudgifterne er stort set de samme. De er lidt højere for tunnelen end for broen, men stort set de samme.

Der er vel egentlig også grundlag for her lige kort at citere spørgsmål 17 i bilag 96 af 12. december 1975. Spørgsmålet lyder:

„Kan ministeren bekræfte, at vedligeholdelse af en kombineret jernbane/motorvejs-tunnel vil blive billigere end vedligeholdelse af en kombineret bro?“

Svaret lyder:

„Et beregningsmateriale specielt for Storebæltsforbindelsen til belysning af vedligeholdelsesudgifterne for en sådan tunnel foreligger ikke.

Det skal endvidere bemærkes, at der ikke her i landet findes en tunnel af tilsvarende længde som den, en tunnel under Store Bælts Østerrende vil få. Sammenligning med udgifterne for drift og vedligeholdelse af eksisterende motorvejtunneler her i landet må som følge heraf tillægges en begrænset værdi.

Vejdirektoratet har oplyst, at drift og vedligeholdelse af en kombineret jernbane/motorvejtunnel må antages at blive væ-

[Holmberg.]

sentlig dyrere end drift og vedligeholdelse af en kombineret bro. Det firma, der har udarbejdet skitseprojektet til en tunnel under Østerenden, Christiani & Nielsen A/S, har rent skønmæssigt anført, at merudgifterne vil kunne ansættes til 50-100 pct.“ Det er altså et stort beløb.

„Som eksempler på forhold, der navnlig kan forklare denne merudgift, kan nævnes ventilationsanlægget og det forhold, at der døgnnet rundt udkræves et højt belysningsniveau.“

Jeg synes, det er rimeligt at tage det med, når man i øvrigt er modstander af forslaget, som hr. Bilgrav-Nielsen har fremsat.

Jeg må indrømme, at jeg er kommet i en lidt ejendommelig situation. Jeg ved ikke, hvor mange fra mit parti der vil støtte de to forslag eller bare et af dem eller måske et tredje. Jeg er altså i den ejendommelige situation, at jeg nok er mit partis ordfører, men jeg ved ikke, om jeg kan tale på partiets vegne.

Glensgård (FP):

Til forskel fra hr. Homberg, så ved jeg nogenlunde, på hvilke medlemmers vegne jeg taler.

Når vi i dag skal i gang med debatten om Storebæltsproblematikken, må det nok siges, at det er på høje tid. Der skal ikke herske tvivl om, at fremskridtspartiet ønsker, at der skal bygges en fast forbindelse over Store Bælt, men vores problem i den nuværende situation deles af flere, og jeg vil vurdere, det deles af mere end 2 millioner vælgere i dette land. Det store problem for anlæggelsen af en fast forbindelse over Store Bælt skal nemlig ses i sammenhæng med den helt vanvittige finanspolitik, som de sidste 4-5 regeringer har ført. Det er selvfølgelig beklageligt, at alle partier nu her bagefter godt kan se, at de skulle have sparet på finanserne i de gode tider til at stå de onde tider imod, men så skulle ikke være. Gennem 1960erne og 1970erne brugte skiftende ministre løs af skatteborgernes penge uden hensyntagen til, at deskulle kunne modstå en økonomisk nedgang.

Fremskridtspartiet må, hver gang det er muligt, og det er det ofte, påpege, at de økonomiske sidespring, som de forskellige ressourceministre har foretaget, ikke kan ac-

cepteres, men værre endnu: vi kan snart ikke låne flere penge til denne leg med Aladins lampe. Denne galskab må holde op.

Hver eneste dag fremlægger de socialdemokratiske ministre nye udgiftkrævende lovgivninger, og hver gang må folketinget se i øjnene, at underskuddet på statsfinanserne bliver større og større. Men som et socialdemokratisk folketingsmedlem for nylig sagde på et offentligt møde, hvor også jeg deltog: underskud på finansloven, ja men det betyder kun, at vi bruger af det overskud, vi havde i 1960. Lige så længe en sådan økonomisk opfattelse kan florere, lige så længe må dette folketing indstille sig på at skulle tage imod et hav af forslag, som der overhovedet ikke kan skaffes økonomisk baggrund for at gennemføre.

Ministeren har til dagspressen sagt, at en bygning af en fast forbindelse over Store Bælt vil medvirke til at forbedre beskæftigelsen på længere sigt. Jeg vil gerne bede ministeren nærmere uddybe sådanne bemærkninger. Det er ikke ironisk ment.

Jeg forudser, at den øgede beskæftigelse, som ministeren mener vil komme som følge af lov nr. 414 af 1973, overhovedet ikke indtræder. Dette lyder sikkert uforståeligt for ministeren, men jeg skal gerne gøre nøjere rede for mit synspunkt desangående.

Jeg er naturligvis godt klar over, at der bliver et antal faktisk beskæftigede ved bygningen, men landet er nede i en så alvorlig økonomisk bølgedal, som de sidste regeringer har bragt os i, at vi må forudse, at en sådan stor investering med statsmidler vil medføre en omkostningsstigning, hvilket igen vil bevirke større skatter på den ene eller anden måde. Fremskridtspartiet kan ikke medvirke til en sådan omkostningsstigning, som vil blive en faktor, der vil medføre mindre konkurrencedygtighed over for udlandet, hvilket igen vil sige større ledighed inden for industrien.

Efter disse korte indledende bemærkninger skal jeg give en redegørelse for vor stilling til de enkelte forslags indhold.

På det tidspunkt, da den første debat rejste sig i folketingets trafikudvalg, meddelte jeg, at fremskridtspartiet ikke var indstillet på for nærværende at iværksætte en skatteyderfinansieret Storebæltsforbindelse. Proceduren for de kommende forhandlinger om denne Storebæltsproblematik blev aftalt

[Glensgård.]

således, at de forskellige ordførere skulle meddele, hvor mange forslag der kunne forventes fra de forskellige partier. Da jeg under det forberedende arbejde erfarede, at enkelte medlemmer af venstres gruppe ville fremsætte et forslag, som på mange punkter ville komme til at ligne et fremskridtsforslag, meddelte jeg formanden for folketingets udvalg om offentlige arbejder, at fremskridtspartiet formentlig ville stille ændringsforslag til venstres forslag til folkebeslutning, således at der dermed ikke fremkom selvstændige forslag fra fremskridtspartiet.

Det forslag, som er fremsat af medlemmer i venstres gruppe, tilfredsstiller et meget stort flertal i min gruppe, når man ser på den første del af venstres forslag, nemlig at folketinget opfordrer regeringen til at stille planlægningen af en fast forbindelse over Store Bælt i bero. Men vi har dog taget dette standpunkt ud fra helt andre begrundelser end venstrefolkene. Vi mener, at der findes et tilstrækkeligt baggrundsmateriale til at vurdere en fast forbindelse over Store Bælt, og at det materiale helt klart viser, at der er et behov for en sådan forbindelse. Når vi ønsker at stille den faste forbindelse i bero, skyldes det ene og alene de bemærkninger, jeg fremkom med indledningsvis.

Jeg vil gerne på nuværende tidspunkt spørge forslagsstillerne fra venstre, om der har været overvejelser blandt forslagsstillerne om, at en sådan fast forbindelse eventuelt skulle være en jernbaneforbindelse. Såfremt der har det, vil jeg gerne høre, ud fra hvilke betragtninger sådanne overvejelser er indgået i forslagsstillerens vurdering.

Når forslagsstillerne i bemærkningerne skriver:

„I den forbindelse skal understreges muligheden for rationalisering og dermed ændring af taksterne“, må forslagsstillerne være vildledt i deres tankegang. For det første er Store Bælt en af de få forretninger i statslig regie, der giver overskud, og dernæst er det folketingets finansudvalg, der fastsætter taksterne, hvorved det er folketinget, der bestemmer takstniveauet. Det skal nævnes, at fremskridtspartiet selvfølgelig gerne ser en så rationel drift som muligt, men vi finder, at det trods alt er pebernødder i sagen om en fast forbindelse. På længere sigt er der ikke den

mindste tvivl om, at en fast forbindelse over Store Bælt vil være en god samfundsøkonomisk investering.

Under det kommende udvalgsarbejde vil vi overveje at stille — som jeg sagde indledningsvis — ændringsforslag, hvad angår den sidste del af venstregruppens forslag.

Lader vi derefter blikket glide hen på den nuværende lov, lov nr. 414 af 13. juni 1973, ville jeg egentlig gerne, om vi i samme forbindelse tog lov nr. 415 med i debatten. Dette vil formanden sandsynligvis ikke tilade, men denne lov nr. 415 er underskrevet af samme minister, daværende trafikminister Jens Kampmann, og den eneste forskel, der er på lov nr. 414 og lov nr. 415, er, at samfundsinvesteringen i lov nr. 415 formentlig er 3-4 gange så stor som den investering, vi taler om i dag i forbindelse med Storebæltsproblematikken. Det var blot en sidebemærkning, men lov nr. 415 drejer sig om Saltholm, og den er et betydeligt eksempel på, at vi da havde de glade år, dengang folketinget udelukkende bestod af frådserne.

Den eksisterende lov om en fast forbindelse vil fremskridtspartiet gerne føre ud i livet på et tidspunkt, hvor vi atter har fået styr på vores finanser. Dette skal nævnes her, således at jeg forhåbentlig ikke bliver citeret for, at fremskridtspartiet ikke vil stå ved sit valgprogram, som siger, at der hurtigst muligt skal bygges en fast forbindelse over Store Bælt. Som jeg allerede tidligere har sagt, har frådserpartierne forhindret, at det kan ske inden for de nærmeste år. Der er dog en mulighed for, at vi kan få den faste forbindelse hurtigere, men det skal jeg vende tilbage til på et senere tidspunkt.

Udformningen af loven fra 1973 tiltaler de fleste fremskridtsfolk, når man ser på den i store træk. Derfor vil jeg allerede på nuværende tidspunkt bede ministeren forberede sine embedsmænd på et spørgsmål om anlægsomkostningerne i forbindelse med en kombineret tog- og biltunnel.

Under udvalgsarbejdet blev det drøftet, om nogle af de svorne socialister, og det vil i denne forbindelse sige dem, der ønsker en biltogsløsning, ville fremkomme med forslag i denne retning. Jeg skal blot for ikke at skuffe dem, der har sådanne overvejelser, meddele, at vi også i mit parti har en enkelt eller måske to, der kan støtte et sådant forslag. Men der er en forskel. Vore medlemmer

[Glensgård.]

vil støtte et sådant forslag, fordi det er mindre belastende for statsøkonomien end forslaget om den kombinerede forbindelse; det er altså ikke, som måske enkelte socialister havde håbet, udtryk for en vis afbøjning.

Skulle man gå ind i det reelle indhold i forslaget om en biltogsløsning som fremsat af de radikale og de kristelige, er der forskellige forhold, som nærmere bør belyses.

For det første vil jeg gerne sige, at der jo ikke dermed ligger nogen begrænsning i retning af, at vi skal køre udelukkende pr. tog. Men i forbindelse med den oprindelige biltogsløsning, hvor vi altså taler om en ikke-kombineret forbindelse, vil jeg stille mig meget tvivlende over for de beregninger, der er foretaget med hensyn til tiderne for ind- og udkørsel af disse giganttog.

For det andet vil jeg være meget foruroligt ved tanken om de konsekvenser, det vil få, såfremt der skulle ske et uheld på den ene banestrækning, idet blot mindre uheld vil medføre kaos, når toget skal køre både øst-vest og vest-øst på samme spor.

For det tredje: disse opmarchbåse på Sjælland og Fyn vil blive uhyggelige anlægs-komplekser.

For det fjerde vil en kombineret forbindelse allerede ved århundredskiftet medføre kapacitetsproblemer, således at vi senest i år 2010 atter skal tage stilling til anlæg af en ny Storebæltsforbindelse.

For det femte — og det er værst — vil en biltogsløsning være en fortsættelse af monopolet for DSB på Store Bælt, hvilket vil være en katastrofe for dansk erhvervsliv. DSB vil blive styrket i sin monopolstilling, og det vil medføre, at den toldgrænse, vi i dag har gående nord-syd gennem Store Bælt, ikke vil forsvinde, og det vil igen, som jeg nævnte, skade udviklingen i dansk erhvervsliv.

Jeg vil på det kraftigste advare imod, at en sådan løsning overhovedet kommer til at indgå i de drøftelser, vi skal have af hele Storebæltsproblematikken.

Fremskridtspartiet håber, at en driftig erhvervsmand eller en koncern vil investere i bygningen af en Storebæltsforbindelse, således at statsøkonomien ikke bliver berørt på nogen måde. Skulle det lykkelige ske, at en sådan løsning er mulig — hvad der er noget der tyder på — vil et sådant

forslag blive hilst med begejstring fra vores side.

I 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne var sådanne forslag fremme, men dengang var politikerne stærke i deres egen tro på, at staten var den bedste til at stå for et sådant byggeri. Jeg håber, de nuværende politikere vil være af den opfattelse, at en privatiseringsproces er nødvendig, i særdeleshed med de økonomiske forhold, der hersker i vort land, som vel nok er på vej til at komme ind under en økonomisk administration af vore kreditorer.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om han er i besiddelse af viden om, at der fra firmaer eller enkeltpersoner måtte være interesse i en sådan investering. Jeg vil også gerne bede ministeren om at få de eventuelle oplysninger, der måtte foreligge for de seneste årtier desangående.

Ser man derefter på det økonomiske aspekt omkring de projekter, vi kender i dag, vil jeg gerne høre ministeren, om der er indhentet forhåndsoplysninger om lånebetingelser for et udlånsspecielt beregnet til et sådant projekt.

Da vi forleden dag diskuterede et andet forbindelsesprojekt, nemlig HH-forbindelsen, blev jeg af forslagsstilleren beskyldt for at have holdt en radikal ordførertale, hvilket selvfølgelig på ingen måde ligger mig nær, hvorfor jeg har fundet det rigtigst at præcisere, hvordan min folketingsgruppe vil stille sig til problemerne på nuværende tidspunkt omkring Storebæltsforbindelsen. For det første: hele gruppen ønsker hurtigst muligt at få en forbindelse over Store Bælt igangsat. Ca. 85 pct. mener dog, at gammel-partierne med deres ødselhed og forgriben sig på skatteydermidler har forhindret, at igangsættelsen af bygningen kan ske i de nærmeste år. En mindre del af gruppen er dog af den opfattelse, at selv om forligsmagerne ikke kan forvalte statsmidler på en tilfredsstillende måde, er det en nødvendighed set ud fra et samfundspolitisk synspunkt, at denne forbindelse hurtigt igangsættes. Skulle det ulykkelige ske, at der dannes et flertal for at forkaste forslaget til folketingsbeslutning fra venstremedlemmerne, vil det flertal i min gruppe, som har tilkendegivet ikke at ville igangsætte byggeriet, dog ikke afholde sig fra at være medbestemmende om udformningen af forbindel-

[Glensgård.]

sen. I denne forbindelse er der i fremskridts-partiets folketingsgruppe en klar tilkendegivelse af, at forbindelsen skal være en kombineret tog- og vejforbindelse.

Med disse bemærkninger håber jeg at det er klart for forslagsstillerne, at der ligger meget markante standpunkter i min gruppe til de forskellige problemer.

Når udvalgsarbejdet skrider frem og vi forhåbentlig får klarhed over, hvordan det politiske flertal ligger, håber jeg på, at flertallet ikke, såfremt det oprindelige forslag nyder fremme, vil gennemtrumfe beslutningen om at sætte forslagene til behandling igen i salen, uden at mindretallet har haft fuld adgang til at få besvaret deres spørgsmål.

Jeg håber også, at der med denne folketingsdebat vil rejse sig en debat i befolkningen, således at der kan blive en rig baggrund for til sin tid at tage den rigtige beslutning set i relation til de trafikale og økonomiske aspekter.

Lowzow (KF):

Som jeg sagde i sidste uge: hver uge sin trafikdebat. Nu er vi her igen ved ugens populære emne; i øjeblikket er det altså Storebæltsforbindelsen, vi skal behandle.

Til det forslag, der er fremsat af den nyudviklede nuludviklingsgruppe i venstregruppen, må vi sige, at vores stilling er allerede taget for lang tid såden, da den konservative gruppe stadig enstemmigt står bag sin stillingtagen her i folketinget. Det vil sige, vi går ind for den såkaldte dyre forbindelse med højbro over begge dele af Store Bælt. Idet vi gør det, er der sådan set ikke ret megen grund til at spille tid på at forklare, hvad vores mening er om det andet forslag. Det synes jeg ikke der er nogen grund til at spille tid med her i folketinget. Det bliver ikke refereret alligevel, så jeg vil nøjes med at sige, at vi står fast ved vores oprindelige stilling.

Til spørgsmålet om, hvorvidt man kunne gå ind på det af de radikale fremsatte forslag om at ændre den østligste del af forbindelsen over Store Bælt til en tunnel, må vi sige, at sådan set er den os ikke usympatisk i den forstand, at vi mener, den kan fungere, at det sandsynligvis er en brugbar løsning, at

der er uhyre meget, der taler for, at den er teknisk mulig, og også for, at de økonomiske beregninger omkring den ikke er urealistiske. Men vi mener stadig væk, det er en løsning, som er en tak ringere end den, vi allerede er gået ind for.

Det, der er mest uhyggeligt ved hele dette, er, at vi er tilbage i den situation, som vi nu har været igennem en halv snes år, at hver gang vi skal til at tage beslutning om en forbindelse over Store Bælt, sætter man undersøgelser i gang eller fremkommer med nye forslag, og vi er da også sikret endnu en trafikdebat — jeg ved ikke, om vi kan nå at få den på dagsordenen i næste uge, det kan vi nok ikke, men så i næste uge igen — hvis der kommer en genfremsættelse af det én gang nedstemte lovforslag om en tunnelforbindelse med kun jernbaneforbindelse under Store Bælt. Men vi skal altså i gang med det igen, hvis det bliver fremsat, og der er nok ikke meget nyt at sige om det.

Men hvis der under de undersøgelser, som stadig er påløbende vedrørende den højbroforbindelse, vi er gået ind for, viser sig ting her, som giver store problemer, kan vi i hvert tilfælde sige det venlige til det forslag, der er fremsat i dag, at skulle det af tekniske vanskeligheder eller andre vanskeligheder vise sig umuligt at gennemføre det forslag, vi er gået ind for, er dette helt sikkert det alternativ, vi herefter ville se på. Selvfølgelig er vi kun interesseret i at få gennemført de grundigste undersøgelser, man kan lave for et så stort projekt som en Storebæltsforbindelse, og yderligere undersøgelser både for det af de radikale fremsatte og det, der allerede er vedtaget. Vi venter meget på de besvarelser, der allerede er inde, for at høre de nye vurderinger f. eks. af risici ved større skibes påsejling af piller og andre spørgsmål i denne retning. Vi tror, at det teknisk kan lade sig gøre at bygge den bro; vi tror, det er teknisk forsvarligt at gøre det. Vi mener også, det er helt forkert på nuværende tidspunkt at sige: vi har op til et folketingsvalg sagt, at vi vil have bygget en bro hurtigst muligt, men det er desværre ikke muligt at gøre det hurtigt. Så meget er der ikke ændret i den politiske og økonomiske situation i den sidste tid, selv om det er gået ret skidt. Det er immervæk et projekt, som skal afvikles over meget

[Lowzow.]

lang tid, og vi kan jo se, med hvilken procentdel det går ind i det totale budget i vores lands økonomi, og samtidig har vi de økonomiske undersøgelser, der viser, at det vil være en stor fordel at få denne bro.

Vi kan heller ikke løsrive os fra tanken om, at der er en naturlig forbindelse mellem H-H-linjen, som vi er gået ind for, og denne forbindelse. Det er naturligt, at man kan sende internationale tog igennem, især tungere transporter, og vores egen industrieksport til begge sider, men vi mener, at Store Bælt også er et indenrigsk spørgsmål, så sandelig helt og fuldt et indenrigsk spørgsmål om at få knyttet riget sammen, således at der ikke bliver en stor forskel på, om man bor på den ene side af Store Bælt eller den anden side af Store Bælt, således at vi får en naturlig forbindelse for vores containerhavne, for vores industri og handel internt i riget i stedet for, at vi får forbindelsen ned til Hamburg, som er meget enkel, simpel og hurtig, hvis der ikke bliver lavet noget på Store Bælt.

Endelig er vi desværre ikke så optimistiske vedrørende situationen på arbejdsmarkedet, og derfor må vi sige: et anlægsarbejde som dette, når man ellers taler om bare at sende folk i arbejdsløshed og betale arbejdsløshedspenge i stedet for at sætte dem i arbejde, må være ganske naturligt også ud fra en økonomisk disposition. Derfor må vi gå ind for, at folketinget nu gør sig færdig med beslutningsprocessen. Jeg vil endda sige, at for os er det måske ikke det vigtigste, at man følger vores tankegang, selv om jeg tror, resultatet bliver, at vi får denne bro; det vigtigste er, at folketingspolitikkerne nu tager sig sammen og tør tage en beslutning i stedet for at blive ved med at sikre sig og sikre sig ved at skubbe det ud, så de i hvert fald ikke har bundet sig til noget, som de kan risikere at få skældud for bagefter.

Vi står fast på, at vi foretrækker den beslutning, der er taget. Vi afviser en tunnelforbindelse med jernbanetunnel, og hvis der er noget teknisk, der giver os problemer, sådan at vores beslutning bliver absolut umulig, er vi helt sikre på, at den alternative løsning, vi så kunne tænke os, er den af de radikale fremsatte.

Kurt Brauer (SF):

Jeg har måske lidt mindre travlt end den foregående ordfører, men til gengæld kan jeg love, at jeg skal have travlt med mit indlæg her. Vi var i århundreder et land af bønder med bønders sunde eftertænkksomhed og uvilje mod forjagethed også i beslutningsprocesserne, og det er vel nok et karaktertræk, der stadig præger de danske. Svenskerne er ikke dannet af de samme naturgivne omstændigheder som vi, og vi bærer vist alle på en lille nagende orm af misundelse mod vor herlige søsternation for den korte afstand, de har mellem tanke, beslutning og handling. Vi plejer ganske vist at kalde denne misundelse for beundring, men alligevel — jeg tør slet ikke tænke tanken til ende om, hvad der ville være sket, hvis vi havde kombineret broderfolkets effektivitet med vores egen sindighed i tanke. Det første, der springer i øjnene, er i hvert fald Slotsholmen som en landsbyudgave af New Yorks Manhattan, og det lover ikke godt. Resten af København ville være beton. Søerne ville være fyldt op, men jeg har slet ikke mod til at afslutte denne tankegang.

Jeg siger bare dette for at dæmme lidt op for den masochistiske tendens, der også er kommet til udtryk her i dag om, hvor meget — og for længe — vi har talt om fast forbindelse over Store Bælt uden at gøre noget. Åremålet 25 har været nævnt, men når det nævnes, må det vist være ret og billighed at erindre om, at der snakkedes og grubledes i langt længere tid, da dansken skulle sætte over Storstrømmen og Lille Bælt, uden at vi i dag synes, at der skete ubodelig skade ved den lejlighed.

Om vi nu skal sige stop for grubleriet og se at komme i gang med en beslutning, så vi senere kan handle, det giver regeringen os lejlighed til, og det giver fru Elsebeth Kock-Petersen og hr. Bilgrav-Nielsen os lejlighed til at tage stilling til i den allernærmeste tid.

Vi vil benytte det udvalgsarbejde, der skal i gang, til at afsøge horisonten og til i vores parti og blandt befolkningsinteresserne at udfinde partiets endelige stilling til de enkelte spørgsmål, som rejser sig, når debatten falder på fast forbindelse over Store Bælt.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Vi må have en fast Storebæltsforbindelse nu. Det foreliggende lovforslag, som det radikale venstre og kristeligt folkeparti har fremsat i håb om en positiv modtagelse her i dette høje ting, sigter som anført i bemærkningerne alene på en ændring af lov nr. 414 af 13. juni 1973, hvad angår strækningen mellem Sjælland og Sprogø, den såkaldte Østerrende, idet vi her i stedet for højbroen foreslår tunnelloøsningen med en 6-sporet motorvej og en 2-sporet jernbaneforbindelse.

Det fremgår af de oplysninger, vi hidtil har modtaget fra ministeriet for offentlige arbejder, at anlægsudgifterne, om man vælger den ene eller den anden løsning, stort set vil være de samme: i 1975-kroner ca. 5 mia kr. Heller ikke driftsudgifterne vil der være væsentlige forskelle på; vi mener dog ikke, at man ved beregningen af driftsudgifterne ved en højbro har taget tilstrækkeligt hensyn til de udgifter, der vil være forbundet med at holde vejbanen isfri. Vi går ud fra, at man for at undgå forurening af Bæltet og ødelæggelse af brokonstruktionen ikke vil anvende salt, men elektrisk opvarmning. Udgiften hertil må formodes at være ganske betydelig. I tunnelen vil dette problem overhovedet ikke eksistere: man vil året rundt have en tør og sikker vejbane.

Med hensyn til drifts- og vedligeholdelsesudgifterne mener vi heller ikke det er tilstrækkeligt blot at tale om en skønsmæssig merudgift for drift og vedligeholdelse af tunnelen på 50-100 pct. Her er der et stort slag i luften, som vi gerne vil have præciseret nærmere; vi sætter et spørgsmålstejn ved det og vil gerne have nye undersøgelser.

Men udgiften ved vedligeholdelsen af en bro i 75 m højde må også omfatte de betydelige risikomomenter, der er forbundet med dette arbejde, og ubehaget ved at hænge og dingle deroppe under f. eks. malerarbejdet, som man på en bro af denne størrelse må forudse vil være af permanent varighed. Men det kan selvfølgelig vanskeligt gøres op i kroner og øre. Det er rent menneskelige faktorer, som vi tillægger stor betydning.

I tunnelen vil vedligeholdelsesarbejdet være af en helt anden og sikker art. Det vil hovedsagelig omfatte rengøring. De store stålplader med betonfyldninger skal ikke males, så vidt mig bekendt. Når vi taler om

driftsudgifter, indrømmer vi, at der i tunnelen er tale om et højt belysningsniveau, men broen skal jo også belyses en stor del af døgnet timer. Vejdirektoratet har oplyst, at der her kun er tale om et skøn.

Væsentligt for forslagsstillerne er den betydelige sikkerhed, som tunnelen vil give såvel skibsfarten som trafikanterne. For søfartens vedkommende er den positive indstilling til tunnelloøsningen så klart markeret, at trafikministeren ikke har fundet det nødvendigt at spørge, om man foretrækker højbro eller tunnel: svaret er givet på forhånd. 25 bropiller på tværs af Østerrenden vil altid rumme en risiko for påsejling. Selv i de mest moderne og teknisk set højt avancerede skibe er der noget, der hedder strømsvigt.

For trafikanternes vedkommende har jeg allerede nævnt betydningen af den tørre vejbane året rundt. Hertil kommer, at man i en tunnel vil undgå ubehaget i stærk blæst eller storm. På den nye Lillebæltsbro er flere lastbiler trods vindafskærmninger væltet på grund af sidevindspåvirkning. Denne må formodes at blive betydelig større på en højbro over Store Bælt. At man, som nogle har anført, ikke vil få nogen udsigt fra tunnelen i modsætning til fra højbroen, kan da ikke tillægges væsentlig betydning: man bygger ikke en motorvejsbro for udsigtens skyld, heller ikke for at få en turistattraktion.

Vi ønsker den faste Storebæltsforbindelse for trafikantens og for landets skyld. Dens primære opgave vil være at binde landsdelene sammen, men også i nordisk og i europæisk sammenhæng vil den være af stor betydning.

Vi forstår ikke, at man kan fremsætte et forslag om at stille planlægningen i bero. Det må da være en misforståelse, når man vil udsætte dette her bl. a. på grund af økonomiske forhold: spørgsmålet er jo ikke, om vi har råd til at bygge Storebæltsforbindelsen nu, men om vi har råd til at vente.

Vi har naturligvis i vores gruppe drøftet de økonomiske aspekter så godt, som det nu har været muligt på basis af de oplysninger, vi har fået. Men vi har generelt set det sådan, at vi må afvise dette forslag om at udsætte den faste Storebæltsforbindelse indtil videre.

Til sidst nogle mere personlige bemærkninger. Et menneske vokser med opgaverne.

[Svend Erik Sørensen.]

Det gør et folk også. For godt og vel 100 år siden var der en af vort lands store mænd, der i en mørk periode af Danmarks historie sagde: hvad udad tabes, skal indad vindes. Danmark blev mindre i 1864, og Danmark er stadig et lille land, men alle vore muligheder er ikke udtømt, når det gælder at blive større indadtil; der er stadig væk ubenyttede ressourcer. En af dem hedder den faste Storebæltsforbindelse. Den er med sin kæmpeinvestering en vældig udfordring til vor generation, men når vi får løst opgaven, vil vi være bedre skikket til at fylde vor plads i såvel den nordiske som den europæiske familie.

Vi opfordrer derfor folketetinget til at gå ind i en positiv vurdering af dette lovforslag, som det radikale venstre og kristeligt folkeparti har fremsat, og til en forhåbentlig snarlig gennemførelse; der er efter vor mening ingen tid at spilde.

Fuglsang (DKP):

Kommunisterne kan ikke støtte det forslag, som er fremsat af Elsebeth Kock-Petersen og en række medlemmer fra venstre, om at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero. Kommunisterne er nu som før for en fast forbindelse over Store Bælt, og når vi forleden gik ind for en hurtig igangsættelse af HH-forbindelsen, gjorde vi det i tilknytning til Storebæltsplanerne og som led i udbygningen af et tidssvarende trafiknet, som i stadig højere grad, stadig bedre og hurtigere kan binde Danmark sammen.

Vi kan med vores bedste vilje ikke se, at de senere års udvikling skulle have ændret grundlaget for denne indstilling. Tværtimod, meget taler for, at det netop nu er nødvendigt at gå i gang med arbejdet. Det gælder naturligvis de beskæftigelsesmæssige synspunkter på kortere sigt — og her drejer det sig som så ofte påpeget ikke blot om de arbejder, som er direkte forbundet med anlægget af forbindelsen, men disse arbejder trækker jo mange andre med sig: leverandører af nødvendige materialer som cement og jern, transportarbejdere m. m. — men ikke mindst på længere sigt og i et større perspektiv har etableringen af moderne, tidssvarende transportforbindelser stor betydning.

Jeg undervurderer i den forbindelse ikke de henvendelser og advarsler, der bl. a. er kommet fra arbejderside. Jeg forstår den bekymring for beskæftigelsen, som disse henvendelser giver udtryk for. Dette er naturligt i et samfund, som lader tusinder og atter tusinder gå uden arbejde. Det er for så vidt også et udtryk for, hvor urigtigt og uretfærdigt det er, når reaktionære kredse ikke generer sig for at beskyldte arbejderne for, at de hellere vil leve af understøttelse end arbejde for løn.

Derfor vil vi også bakke bl. a. fællesorganisationen i Korsør op i dens krav om en særlig indsats for at modvirke de negative virkninger af anlægget af den faste forbindelse. Hvis viljen er til stede, kan der jo nås ganske meget i den halve snes år, der i alle tilfælde vil gå, inden anlægget praktisk kan tages i brug.

Men når det er sagt, må det nok også siges, at heller ikke disse problemer kan være hverken nye eller overraskende for nogen. Netop her kommer nødvendigheden af at se de faste forbindelsers betydning i et større perspektiv og i landsmålestok ind i billedet. Jeg kommer selv fra et svagere udviklet område og forstår til fulde, at hver egn naturligvis har sine særlige problemer, men alligevel er det jo samtidig sådan, at disse aldrig kan udskilles fra landets samlede udvikling. Tværtimod erfarer vi jo gang på gang, at når der er vanskeligheder i landsmålestok, rammer de de svageste områder særlig hårdt. Når vi går ind for denne faste forbindelse, er det netop, fordi sådanne forbindelser set i landsmålestok vil virke fremmende på en alsidig og harmonisk udvikling af landet som helhed. Derimod vil svagere forbindelser svække sammenhængen og vil, som hele vores historie viser, i stigende grad gøre hele Jylland til opland og indflydelsesområde for Hamburg, noget — det viser historien også — der hverken gavner jøde, fynbo eller sjællandsfar.

Jeg vil heller ikke bagatellisere de umiddelbare virkninger af færgefartens ophør, men jeg vil dog alligevel gerne stille spørgsmålet: er der, måske bortset fra Strib, nogen dansk by, som i virkeligheden har tabt ved at få en færgeforbindelse erstattet af en fast forbindelse? Det er næppe tilfældet.

Det fremgår vistnok af det, jeg har sagt her, at fremfor at støtte forslaget om at

[Fugisang.]

stille Storebæltsplanerne i bero, er vi enige med bl. a. kommuneforeningen for Fyns amt i, at arbejdet bør sættes i værk hurtigst muligt. Vi er enig med begrundelsen, bl. a. at noget sådant er nødvendigt af hensyn til deres regionalplanlægning, og vi vil næsten tro, at det samme må gælde deres kolleger på den anden side Bæltet.

Det radikale forslag om i stedet for en højbro over Østerrenden at optage et andet alternativ, nemlig en 4 km lang tunnel, vil vi ikke på forhånd afvise. Der er ganske meget, som umiddelbart taler for denne løsning, og som altid er vi kommunister overordentlig modtagelige for fornuft. Afgørende for os er at nå frem til den bedste løsning og vel at mærke sådan, at der ikke sker unødigt udskydelse af arbejdet. Dette sidste har også været afgørende for vor stilling til andre forslag og projekter, f. eks. den Samsølinje, som vi har fået papirer om, og det er ikke en undervurdering hverken af disse eller de argumenter, som ledsager dem.

Arnfast (CD):

Jeg skal ikke forlænge debatten, men ganske kort meddele, hvis der er nogen, der sidder og tæller op eller sådan noget, at centrum-demokraterne fortsat går ind for en højbro over Store Bælt og derfor ikke kan støtte nogen af de foreliggende forslag.

Guldberg (V):

Jeg vil først sige, at der er jo i denne sag to på en måde adskilte problemer: det ene er det, at der vel stort set er enighed om og også hidtil har været det, at på lang sigt på et eller andet tidspunkt under en eller anden form er en fast forbindelse over Store Bælt noget ønskeligt og en rigtig løsning. Uenigheden kommer om to spørgsmål, så vidt jeg kan se, og har været der hele tiden; det ene er: hvilken teknisk form skal man anvende, når det til sin tid skal laves, og det andet er spørgsmålet om, hvor hurtigt man kan og vil — lave det, kan, vil, for det er begge dele.

Jeg synes, det er nødvendigt at komme med et par bemærkninger først om det tekniske. Jeg skal minde om, at det ikke er længere siden end i 1973, at man her i folketinget havde en afstemning om de to mulige løsninger, den, der hedder biltogstunnel, og den, der hedder højbro eller i princippet

højbro. Begge løsninger er blevet forbedret siden, så det er ikke så ringe, at der er arbejdet med det i mellemtiden; det var sandelig også nødvendigt.

Ved den lejlighed var en altovervejende del, så vidt jeg ved 20 ud af 25, der deltog i afstemningen fra venstres gruppe, tilhængere af den billigste løsning: biltogsløsningen. Det er klart, at når vi kommer til et tidspunkt senere i denne samling, hvor de nyeste oplysninger, den sidste gennemarbejdning, skal på bordet, må man selvfølgelig igen uanset tidspunkt og problemvurderingen af dette også tage stilling til, hvad man på lang sigt mener en sådan løsning skal være, når der skal være en fast forbindelse, hvis man går ind for, at der skal være en fast forbindelse på lang sigt, og det tror jeg de fleste gør.

Så meget om det, for det er jo ikke den debat, vi skal have i dag, og kun yderligere, at jeg skal i hvert fald for mit vedkommende fastholde det standpunkt, som jeg har fastholdt mindst 10 år, før jeg nogen sinde kom ind i politik og kendte denne sag, og vil blive ved med at fastholde: der findes ikke nogen mere tåbelig måde at bruge sine penge på end at bygge en højbro over Store Bælt, og der findes masser af andre metoder. Man har undersøgt modvilligt, og der har ligget en politisk interesse i og en masse lokalpolitik i at køre med det, og det er kun beklageligt, for så længe det er urealistisk, forsinker man bare det tidspunkt, man kan blive enige om at begynde. I dag ligger det vel sådan, rundt regnet sådan, at man kan få stort set den samme teknik for 3 mia kr., som man ellers skal betale 5 for, og så kan man selvfølgelig sige ja.

Det var det ene. Det andet er tidsfaktoren. Uanset hvad man gerne vil, og uanset hvilke taler man holder, er tidsfaktorens realitet stadig den, at et anlæg af den størrelsesorden: de 3 eller de 5 mia kr. sammenligneligt — jeg ved godt, det bliver mere, når vi skal til at lave det, men det skal vi ikke hænge os i, hvis er enige om, at det skal laves — uanset det er der ikke nogen, der får mig til at tro på, at der i det nærmeste antal år frem ligger en økonomisk og politisk situation, som kan få en regering til at iværksætte dette arbejde og virkelig gå i gang med det i stor stil og efter en færdig plan, som man ikke kan lave om på under-

[Guldberg.]

vejs. Jeg tror, det bedste, man kan opnå, vil være at få bevillinger til en sådan Storebæltsforbindelse som en fast post på finansloven, dér, hvor man har nogle poster, som man skal kunne spare på, fordi der jo skal spares hvert år, og så er det rart at have nogle store poster stående, som man kan skære i. Jeg tror, det er det længste, man når med det indtil videre.

Det er derfor, jeg også er med i det forslag, fru Elsebeth Kock-Petersen har fremsat, og derfor vil jeg gerne føje det til — det fremgår i og for sig også af forslaget — at i stedet for at blive ved med at træffe beslutninger, som alligevel ikke kan føres ud i livet i praksis, kunne man da godt tage ud af den diskussion, der er om to forskellige tekniske muligheder, det, som er fælles, og som er overkommeligt, og som man kan komme i gang med. Så har man jo ikke bundet sig til hverken det ene eller det andet. I begge og i alle tilfælde skal jernbanetrafikken lægges over Halsskov-Knudshoved, og det er slet ikke noget helt lille anlægsarbejde, der skal til for at gøre det. Det skal gøres under alle omstændigheder, hvad enten man til sin tid, når man engang får råd til det, vil bygge tunnel/færge/biltogsløsningen eller broløsningen. Derfor ligger der efter min opfattelse noget helt anderledes konstruktivt i at sige: lad os så i erkendelse af, at man jo alligevel ikke kommer i gang med de store opgaver, hvis de er udelelige, gå om bord i en etapeløsning, lad os gå om bord i de anlægsarbejder, man kan overse at begynde med, og lad os samtidig konstatere, hvilket hverken er uaktuelt eller uinteressant, at selvfølgelig må man under alle omstændigheder holde færgefarten ved lige i den periode, der går, og enten vil man altså gøre det urealistisk med en fornemmelse af, at i morgen eller i overmorgen eller næste finansår vedtager man alligevel at bygge en bro, man aldrig ved hvor længe og hvordan man skal indrette, eller også indretter man en ordentlig rationel færgetrafik for en periode, som vi på forhånd ved ikke vil være helt kort uanset al god vilje, og så udnytter man den, indretter den på en rationel måde, og det kan gøres, efter alt hvad jeg har fået oplyst, væsentlig bedre og væsentlig billigere, og det kan altså i øjeblikket gøres ved netop at sætte nogle af de kræfter ind, som

der er brug for at få udnyttet på fornuftig måde i det danske samfund, altså få bygget nogle færger, som passer til de nye anlæg, som kan formindske overfartstiden og overfartsomkostningerne væsentligt, og lad os så ikke skændes videre hver eneste samling om, hvorvidt det skal være den ene eller den anden tekniske udførelse, men lad os vente med at tage stilling til det, til den tid kommer, hvor man kan se man skal gå videre med sagen.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Ordføreren for forslagsstillerne af forslag nr. LI, fru Elsebeth Kock-Petersen, har ordet.

Elsebeth Kock-Petersen (V):

Jeg vil først gerne takke for de positive bemærkninger, der var — der var ikke så meget at glæde sig over i den henseende — men jeg vil da gerne sige tak for det og tillade mig til en vis grad at udlægge den manglende stillingtagen fra et par af ordførernes side som dækkende det forhold, at man har forskellig opfattelse inden for de forskellige grupper.

Derudover vil jeg indledningsvis sige, at der fra såvel trafikministerens som hr. Søgaards side blev udtrykt forundring over dette forslag, men ellers synes jeg sådan set ikke, der i debatten er kommet så forfærdelig mange konkrete argumenter frem, som er til at tage på og argumentere over for.

Men jeg vil godt lige sige, at når dette forslag er blevet fremsat, er det ikke udtryk for et aggressivt anslag mod en fast forbindelse, det er ikke udtryk for et fordækt forsøg på at forhale en beslutningstagen. Det, der er tale om, er jo, at regeringen har ønsket en fornyet drøftelse af problematikken, og derfor må det være naturligt, at man i denne debat kan få alle synspunkter med.

I 1973 vedtoges det at bygge en bro, og efter det foreliggende finanslovsforslag regner man med, at den vil koste 5 mia kr. — det er ikke helt usandsynligt, at dette beløb vil blive noget højere. Men med vor nuværende økonomiske situation, og hvor der ikke er noget, der tilsiger en kraftig forbedring heraf i de næste par år, må man sige, at dette anlæg vil betyde en voldsom belastning af vores økonomiske forhold. Det er jo blevet oplyst, at vi ikke har nogen mulighed

[Elsebeth Kock-Petersen.]

for at få tilskud fra EF til dette projekt. Det vil altså sige, at det lånebehov, som dette projekt vil være med til at skabe, i vid udstrækning vil forøge Danmarks økonomiske problemer.

Alligevel bliver der fra hr. Lowzows og kristeligt folkepartis side sagt, at uanset dette ønsker man altså, at denne forbindelse skal gennemføres så hurtigt som muligt. Jeg må også forstå, at det er trafikministerens og socialdemokratiets synspunkt, at uanset denne økonomiske situation skal vi altså gennemføre dette projekt så hurtigt som muligt. Hr. Glensgård sagde, at man på grund af den økonomiske situation ikke mente, det var korrekt at gennemføre dette projekt nu.

Det, forslagsstillerne vil lægge vægt på, er, at når gennemførelsen af et sådant projekt vil betyde en så voldsom belastning af den økonomiske situation, må man alene ud fra de økonomiske betragtninger — det er tilstrækkeligt til at begrunde det — kræve meget, meget stærke argumenter for, at projektet skal gennemføres netop nu. Der er jo foretaget undersøgelser, og der ligger rapporter fra lang tid tilbage; der er rapporter fra 1972, og der er den sidste rapport fra 1975. Så siger man, at nu ligger der jo en masse papir og rapporter på det, og så må det være undersøgt tilstrækkeligt.

Jeg vil imidlertid tillade mig at komme med nogle kommentarer til nogle af de ting, der bliver fremdraget i disse rapporter. Man siger, at denne bro, denne faste forbindelse, også når man taler om biltog, vil have en meget stor rentabilitet: det vil virkelig kunne betale sig at bygge en sådan fast forbindelse, og i 1972-rapporten regner man med at der vil ske næsten en tredobling af trafikken, også selv om man beholder færger. Men allerede 3 år efter, nemlig i 1975, finder man ud af, at det alligevel ikke ser ud til, at torøgelsen vil blive så kraftig, så man nedsætter prognosen med 20 og op til 40 pct. Jeg synes, det må give anledning til eftertanke, at man i løbet af så kort tid vil ændre prognosen så radikalt.

Det er endvidere bemærkelsesværdigt for en sådan prognose, at devisen er den: jo flere biler der kører over, jo mere rentabelt er hele foretagendet, uanset om denne trafik er produktiv eller ej. Der er et andet for-

hold, jeg vil fremhæve: jeg synes netop ikke, at man i disse undersøgelser har prioriteret erhvervstrafikken højt nok. Jeg mener ikke, at vi skal bygge en fast forbindelse, for at man kan komme en halv time hurtigere over, når man skal besøge familie; det afgørende må være hensynet til erhvervslivet.

Så måtte det også være naturligt at spørge: ja men vil en fast forbindelse så være mere rentabel end det, man har nu? Der har man i trafikudvalget spurgt trafikministeren, og trafikministeren indleder besvarelsen af spørgsmålet om DSBs indtægter og udgifter ved færgefarten med, at det kan han ikke rigtig give nogen oplysninger om, begrundet i, at det ville være at oplyse om noget, der ville kunne komme til at skade DSB. Jeg mener, der måtte være mulighed for at få belyst forbindelsen over Store Bælt ud fra en rentabilitetsmæssig beregning. Hvordan kan man ellers vurdere, hvad der er mest rentabelt?

Jeg vil videre sige, at når både hr. Søgaard og hr. Lowzow påpeger, at nu må vi have den Storebæltsforbindelse bygget hurtigst muligt, bl. a. begrundet i H-H-forbindelsen, som var til debat for ikke så mange dage siden, så må man da have lov til at spørge for det første: kan det virkelig være meningen, at disse to projekter skal hænge så kraftigt sammen? Ville det ikke være naturligt at stille sig selv det spørgsmål: hvorfor skulle trafikken, f. eks. den internationale trafik, transittrafikken, køre over H-H-linje og Store Bælt, ville det ikke være mere naturligt at bruge Fugleflugtslinjen, hvorfor køre denne omvej? Jeg mener endvidere at kunne huske, at trafikministeren efter Øresundsftalernes behandling her i tinget, hvor Saltholm lufthavn jo netop faldt ved finanslovsafstemningen, efterfølgende gav udtryk for, at man herefter måtte betragte Storebæltsforbindelsen isoleret.

Jeg vil endvidere påpege den ulempe, der kan fremkomme ved, at man etablerer en fast forbindelse, at der højst sandsynligt ville ske det, at det ville gå ud over de andre øst-vestforbindelser, der findes. Det er ikke helt usandsynligt, at det ville betyde en sænkning af serviceniveauet for trafikken, hvis denne faste forbindelse i alt for vid udstrækning kommer til at gå ud over de andre øst-vestforbindelser.

Jeg må da også stille mig undrende over

[Elsebeth Kock-Petersen.]

for, at man fra regeringens side, efter hvad man kunne forstå på trafikministeren, prioriterer dette så højt. Så vidt jeg husker fra trafikdebatten i efteråret, var det ellers den kollektive trafik, der fra ministerens side blev fremhævet som noget, der skulle prioriteres meget højt. Jeg ved ikke, om trafikministeren og hr. Søgaard mener, at en bro vil være med til at fremme den kollektive trafik; jeg tror, der vil ske det modsatte: den vil fremme individualtrafikken.

Så siger man videre, at der er foretaget mange undersøgelser om disse spørgsmål. Nu er det jo desværre ikke altid sådan, at jo flere undersøgelser der bliver foretaget, jo mere belyst bliver problemerne. Det, jeg lægger vægt på her, er, at interessen hidtil har gået på, hvilken fast forbindelse vi skal have, man er ikke gået dybt ind i problemet om, hvad der egentlig sker, hvis vi ikke laver en fast forbindelse. Der er ikke blevet fremlagt detaljerede undersøgelser af, hvilke forbedringer man kan forestille sig inden for færgefarten. I Plan 90 fra DSB nævner man noget om nogle bedre færges, der er billigere i drift, med et mindre personale og energiforbrug, det kan vi læse. Endvidere bliver der i en artikel den 27. december forrige år fra banechef Knud Gulstad fra DSB givet udtryk for, at DSB har foretaget en lang række undersøgelser af, hvorledes man kan forbedre færgefarten, men, som den pågældende banechef udtrykker det: nu er det ikke et spørgsmål om, hvad DSB magter, det er et spørgsmål om, hvad politikerne ønsker. Jeg synes, det ville være meget interessant at få oplysninger fra DSB om, hvilke undersøgelser der måtte ligge med henblik på en forbedring af den eksisterende færgefart.

Jeg synes også, det ville være mere hensigtsmæssigt, at man, før vi træffer den endelige beslutning, får belyst alle synspunkter; jeg synes ikke, at den fremgangsmåde, der blev anvendt ved Saltholmafstemningerne i sin tid, er værd at efterligne, hvor man først bagefter undersøger konsekvenserne af en beslutning.

Der er endvidere i forslaget nævnt, at man kan omlægge jernbanerne fra Halsskov til Knudshoved. Det ville nedsætte tiden ret gevaldigt, hvis man anvender denne overførsel i stedet, og man ville kunne konstru-

ere det således, at man bliver fri for den meget tidkrævende rangering. Jeg vil endvidere sige, hvis man starter et sådant arbejde, kan man tale om, at man vil kunne gavne beskæftigelsen. Jeg er glad for, at ministeren ikke tog dette argument med, da han redegjorde for synspunktet omkring broen, men jeg vil netop sige, at i de planer, der ligger om at overføre jernbanerne til Halsskov-Knudshoved, ligger der noget beskæftigelsesfremmende. Vi må nok tværtimod sige, at på længere sigt vil der ikke være noget beskæftigelsesfremmende ved at bygge en fast forbindelse.

Jeg vil endvidere fremhæve den fordel, som færgerne har: de er jo ikke nær så sårbare som de andre projekter, man har talt om. Man har jo haft store diskussioner og vil givet fortsat have det om påsejlingsfarer osv. for en bro over Store Bælt.

Jeg vil slutte af med at sige, at det, forslagsstillerne ønsker, er, at man nu kan komme ind i nogle undersøgelser af at foretage forbedringer af den eksisterende færgefart i stedet for at blive ved med at fastholde, at vi skal have etableret den faste forbindelse hurtigst muligt, for det har jo vist sig gang på gang, at det ikke har kunnet holde stik alligevel, og — som jeg også har været inde på — at der må sættes en lang række spørgsmål ved de undersøgelser, der er baggrund for den beslutning. Derfor er det netop også i forslaget udtrykt på den måde, at man foreløbig stiller planlægningen af det i bero. Jeg vil også sige afslutningsvis, at såfremt man skulle foretage sådanne undersøgelser f. eks. af, hvorledes man kan forbedre færgefarten, kan jeg ikke forestille mig, at det ville være noget, der tager særlig lang tid. Jeg ville betragte det som en naturlig ting, hvis der i virkeligheden foreligger udarbejdede planer, som det ville være muligt at fremskaffe til folketinget.

Formanden:

Ordføreren for forslagsstillerne til lovfor-
slag nr. 133, hr. Bilgrav-Nielsen, har ordet.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg må udtrykke min tilfredshed med, at en række af ordførerne har holdt spørgsmålet om højbro kontra tunnel på Østerrenden åbent. Det synes jeg er rimeligt, for dette er jo en første behandling, og selv om vi har

[Bilgrav-Nielsen.]

stillet en række spørgsmål til belysning af dette problem, er der stadig ting, der også efter min opfattelse bør undersøges nøjere.

Jeg vil godt først gøre et par bemærkninger om det forslag, som er fremsat af 6 medlemmer af venstres gruppe.

Jeg er meget enig i de bemærkninger, som ministeren gjorde om dette forslag, navnlig dem, der havde relation til den artikel, som jeg forstår hr. Guldberg har haft i Berlingske Tidende, og hvor han giver udtryk for, at han ikke anser det for at være nødvendigt at følge en beslutning om en H-H-forbindelse op med en Storebæltsforbindelse, altså ikke ser denne sammenhæng. Også fru Elsebeth Kock-Petersen argumenterede her til sidst imod, at der skulle være en sådan nødvendig sammenhæng, og hun nævner, at man lige så godt kan betragte sammenhængen mellem H-H-linjen og Fugleflugtslinjen som noget vigtigt. Det understreger for mig helt tydeligt, at der hos de 6 forslagsstillere fra venstre og os andre — og jeg tror, jeg kan tillade mig at sige det store flertal i folketinget — er en helt forkellig opfattelse af, hvad det først og fremmest er en dansk trafikpolitisk opgave at få løst: det er ikke Fugleflugtslinjen, der står øverst på ønskesedlen.

I øvrigt synes jeg, man må undre sig over forslaget fra venstres side. Jeg har nu og da hørt venstrefolk tale om, at der skulle rettes op på det skæve Danmark, der skulle gennemføres ganske radikale foranstaltninger for at fremme og støtte den udvikling, der er i gang erhvervsmæssigt og på anden vis vestpå i landet. Alligevel kommer man med et forslag, som vil betyde udskydelse af det mest radikale skridt i retning af at afhjælpe dette skævhedsproblem. Det er særlig interessant, at der blandt forslagsstillerne er en tidligere trafikminister, hr. Guldberg, som jo i sin trafikministertid markerede sig ganske stærkt ved at stille forslag om fantastiske store trafikopgaver og trafikopgaver, som skulle løses inden for samme tidsinterval, og når vi andre en gang imellem spurgte, om det nu var rimeligt, havde hr. Guldberg ikke megen respekt tilovers for denne forsigtige holdning fra vores side, for det var jo ikke anlæg, som ville belaste den danske skatteyder, det var alt sammen noget, som de, der skulle rejse, ville komme til at betale; det

var filosofien bag tanken om, at man kunne klare alt dette på én gang. Alligevel ser vi hr. Guldberg som forslagsstiller for det, jeg vil kalde et forhalingsforsøg med hensyn til at få gennemført det, der er den vigtigste trafikopgave, vi overhovedet står over for i den nærmeste tid. Jeg skal slet ikke forsøge at vurdere, hvad årsagen kan være til denne holdning hos hr. Guldberg; det kan han jo selv redegøre for og har allerede været lidt inde på det. Jeg må nærmest komme til den konklusion, at hvad der er besluttet på det trafikpolitiske område inden for de sidste par år, har ikke været i overensstemmelse med hr. Guldbergs holdning, og derfor er hr. Guldberg ikke til sinds, heller ikke i denne vigtige sag, at være med på vognen, og det kan da være en udmærket holdning.

I øvrigt vil jeg gerne også her i starten gøre opmærksom på, at jeg tror, det er vigtigt, at vi ikke forplumrer vandene for meget, altså at vi ikke skaber begrebsforvirring omkring de anlægstekniske forhold på Store Bælt. Hr. Glensgård holdt en stor tale med løftet stemmeføring om, hvad der forestod, og kaldte det radikale forslag for en biltogsløsning. Nej, det er ikke nogen biltogsløsning, vi har udtrykkelig, som også hr. Svend Erik Sørensen gjorde opmærksom på, understreget, at vi anser det for vigtigt, at vi får den kombinerede løsning for motorvej og jernbaneforbindelse over Store Bælt.

Senere i debatten sagde hr. Lowzow, at de konservative ønskede højbro på begge render over Store Bælt. Det er også en forbi-string, som kan skabe forvirring. Der er ikke tale om en højbro — det ved hr. Lowzow bedre end andre — over Vesterrenden, dér er vi enige om, at det skal være en lavbro. Jeg tror, det er vigtigt, at vi gør os klart, hvad det er, vi taler om rent teknisk.

Det, der er hovedmotivet for de forslagsstillere, der ønsker tunnel fremfor højbroen på Østerrenden, er, som vi dels i vores fremsættelse, dels i lovforslagets bemærkninger — hr. Svend Erik Sørensen har også været inde på det — har nævnt, nemlig at vi ganske enkelt ønsker en løsning, som giver den bedst tænkelige trafiksikkerhed, både når det gælder den trafik, der skal foregå på den faste forbindelse, og når det gælder skibstrafikken i Østerrenden.

Jeg skal gentage en ting, som også er understreget i vores fremsættelse. De vilkår,

[Bilgrav Nielsen.]

som bydes skibstrafikken på Store Bælt, den dag vi bygger en fast forbindelse, vil være indskrænkede vilkår i forhold til i dag, idet vi bygger en lavbro over Vesterrenden og derfor må henvise den helt overvejende del af skibstrafikken til Østerrenden. Det betyder, at mellem 400 og 500, ja, vel i dag over 500 skibe om ugen skal passere nord-syd i Østerrenden. Så er det, vi stiller det spørgsmål op: er det så fornuftigt, er det overhovedet acceptabelt, at man på tværs af denne sejrende bygger en bro med ca. 25 bropiller, som trods alt betyder en spærring? Vi har ikke villet anfægte synspunktet og argumenterne om, at dette kan gøres forsvarligt, kan gøres sådan, at broen ved en påsejling ikke styrter ned, men vi har understreget, at selv om man nok kan gøre dette, vil der alligevel ved et eventuelt sammenstød ske ting; der vil blive tale om materielle tab. Altså, kommer den store skade ikke på den ene del, så kommer den på den anden: kan bro pillen holde, bliver det skibet, det går ud over. Vi har gjort opmærksom på, at de beregninger, man hidtil har baseret undersøgelserne af skibes stød mod bro piller på, er gået ud fra, at de største skibe i Store Bælt ville være på 100.000 t dødvægt, men alle er jo enige om, at i dag kan man absolut forestille sig og oplever også større skibe passere.

Det vigtigste for os er altså ikke ved denne første behandling at konstatere en modstand eller en tilslutning — jeg har med tilfredshed konstateret, at man er åben over for spørgsmålet — men at få sagen belyst helt til bunds. Jeg er i øvrigt enig med de ordførere, som har sagt, at det nu drejer sig om, at vi beslutter os. Det er også derfor, vi allerede i en måneds tid har stillet spørgsmål om tunnelloøsningen og fået en del besvarelser hjem, men der er flere, der skal afleveres.

Jeg vil godt her berøre et punkt, som jeg synes er mindre forståeligt i forbindelse med den behandling, vi allerede har gennemgået af tunnelforslaget. Vi har spurgt ministeren, om han er villig til at lade handelsministeriet og søfartsrådet foretage en fornyet bedømmelse af forslaget højbro kontra tunnel. Hertil har han svaret, at det har vi spurgt om, der er ikke mere at spørge om. Jeg synes for det første naturligvis, man burde

give forslagsstillerne det håndslag, at alle spørgsmål kan undersøges, også et sådant, men jeg tror også, det ville tjene sagens oplysning i al almindelighed, hvis man ikke bremsede den slags spørgsmål. Jeg ved godt, det er spørgsmål, der har været stillet tidligere over for handelsministeriet og søfartsrådet, men dengang var forudsætningen den klare, at der skulle bygges en højbro over Store Bælt. Hvis man forestiller sig en tunnel, hvordan er deres stilling så? Det er jo i hvert fald uomtvisteligt, at en tunnel af en længde på 4 km giver en betydelig større hindringsfri gennemsejling i Østerrenden, end højbroen vil gøre. Jeg synes, det er vigtigt, at vi får det med.

Så var hr. Holmberg inde på en argumentation imod forslaget om tunnelloøsningen med en henvisning til et par besvarelser, vi har fået, herunder at det bliver en dyrere løsning. Jeg vil gerne citere et svar fra ministeren, vi har fået i bilag 58. Det er svar på spørgsmål nr. 20:

„Idet jeg henviser til mit svar på spørgsmål nr. 19 om den anlægsøkonomiske sammenligning mellem de to alternativer og til mit svar på spørgsmål 14 om de betragtninger, der må indgå i den totale afvejning ved valget mellem alternativterne bro eller tunnel, må jeg være af den opfattelse, at hverken en ren anlægs- og driftsøkonomisk vurdering eller en bredere samfundsøkonomisk vurdering klart vil kunne påvise forskelle mellem nævnte to alternativer.“

Det er altså ikke muligt klart at påvise nogen forskel. Det er muligt, der er en forskel, det tør jeg ikke afvise; det er muligt, det bliver en smule dyrere at anlægge tunnelen, men det kan ikke være afgørende. Når vi bygger en fast forbindelse over Store Bælt, en kombineret løsning, som koster 5 mia kr., kan det ikke være afgørende, om den ved den bedre løsning, som vi foreslår, kommer til at koste måske 5,1 mia kr. Det vigtige må være, at vi får den rigtige løsning.

Jeg har herefter kun at sige, at jeg takker for den modtagelse, man har givet lovforslaget ved at sige, vi er villige til at overveje det. Det er, synes jeg, det eneste, man kan forlange ved en første behandling af et forslag, som ændrer ved noget, folketinget tidligere har vedtaget, men som altså, understreget endnu en gang, ikke ændrer ved det,

[Bilgrav-Nielsen.]

der er hovedsigtet, nemlig at bygge en kombineret motorvejs- og jernbaneforbindelse over Store Bælt. Jeg understreger til sidst: der er ikke tale om tunnelforslag, som ministeren desværre også bidrog til at kunne skabe misforståelser om, under hele Store Bælt. Der er ikke tale om, som en af de fynske borgmestre sagde til Kommunernes Landsforenings blad: vi vil ikke have en 16 km sort tunnel under Store Bælt; der er tale om, at man på en strækning af 4 km erstatter en bro i 75 m's højde med en tunnel.

Sigsgaard (VS):

På grund af møde andetsteds nåede jeg desværre ikke at få ordet i første omgang og skal derfor med formandens tilladelse gøre nogle bemærkninger nu om de to forslag.

Forslaget om at udsætte bygningen af en fast Storebæltsforbindelse indtil videre kan vi støtte af en række forskellige grunde:

1) taler trafikallene derfor — dem har andre ordførere redegjort for,

2) vi mener, som jeg tidligere flere gange har været inde på, at der i det hele taget ikke er brug for nogen fast Storebæltsforbindelse,

3) har vi jo altså 6 bilfærger og én jernbanefærgeforbindelse fra Sjælland til Fyn og Jylland allerede — de fleste af dem måtte man selvfølgelig nedlægge, hvis man gennemførte den faste forbindelse — og de har i dag rigelig kapacitet,

4) hvis staten som en reaktion på biltrafikkens krav bygger en bro i motorvejsstandard, er der én sikker virkning af det, nemlig at biltrafikken vil vokse, og det er ikke ønskeligt, hverken af økonomiske, sundhedsmæssige eller miljømæssige grunde.

Med hensyn til økonomien må vi nok slå fast, at det er begrænsede midler, der er til rådighed til offentlige anlægsarbejder i det hele taget. Det tror jeg der må være enighed om. Da der foreligger en sådan begrænsning, kan det efter vores opfattelse ikke være en bro over Store Bælt, der skal laves; vi mangler f. eks. masser af boliger til rimelige priser, og der kan bygges 20.000 gode boliger for det, som en Storebæltsbro kommer til at koste. Også børn og ældre og de mange andre, som ikke har bil, har god brug for gode, helst offentligt finansierede,

boliger, men broen har de derimod ikke brug for.

Til dem, der snakker om, at broen endelig skal bygges af hensyn til beskæftigelsen, vil jeg sige, at jeg egentlig gerne vil se dokumenteret, at broen skulle give mere arbejde end f. eks. boligerne. Jeg vil påstå, at den dokumentation simpelt hen ikke kan fremskaffes; det er vilde påstande, når nogle fremhæver, at broen skulle være beskæftigelsesmæssigt bedre end næsten et hvilket som helst andet offentligt anlægsarbejde. Selvfølgelig beskæftiges der en del mennesker under selve byggeriet, hvornår det så end måtte komme i gang, men hvad med bagefter, og helt konkret: hvad med Korsør-Nyborg?

I en parentes skal jeg måske sige til dem; der har antydnet, at man gennem store offentlige anlægsarbejder kan komme ud af den økonomiske krise, landet befinder sig i, at det selvfølgelig er en illusion at tro det. Samtidig vil jeg ikke misforstås derhen, at vi i VS ikke skulle være tilhængere af, at der på adskillige områder sættes offentlige anlægsarbejder i gang, men vel at mærke anlægsarbejder, som flertallet af befolkningen har brug for, og de betragtninger gælder ikke en fast forbindelse over Store Bælt.

I dag spredes trafikken over de mange færgeruter, som vi har. En bro vil jo have en tendens til at koncentrere trafikken i én tordnende strøm over Fyn, over Sjælland. I stedet for at bilerne står stille på færgerne, vil der blive kørt millioner flere kilometer med en bro. Det betyder mere forurening, større energiforbrug, mere nedslidning af bilerne og dermed større bilimport, og det betyder igen flere ulykker. Økonomisk set er det også en meget uhensigtsmæssig løsning.

Egnsudviklingssynspunkterne bragte bl. a. hr. Bilgrav-Nielsen ind i billedet her til sidst, idet han citerede forskellige venstrefolk for at have sagt, at nu burde der rettes radikalt op på det skæve Danmark, og det var, som om hr. Bilgrav-Nielsen mente, at en sådan opretning kunne ske ved, at man lavede en fast forbindelse, en bro. Man har hørt mange gange, at en bro skulle give udvikling, og det er også rigtigt, en bro giver udvikling, men vel at mærke ved den ende af broen, der i forvejen er

[Sigsgaard.]

mest udviklet: prøv at spørge på Møn, på Lolland-Falster, på Langeland. Man skal ikke have nogen forestillinger om, at en fast forbindelse over Store Bælt vil afhjælpe de skævheder mellem landets forskellige dele, mellem Øst- og Vestdanmark, som bør afhjælpes; den afhjælpning må ske på anden måde.

Min konklusion må derfor blive, at der ikke bør etableres en fast forbindelse nu. Hvis et flertal vil fastholde, at der skal være en fast forbindelse, må jeg sige, at det i hvert fald så bør være et andet projekt end det, man arbejder med, og det mest fordelagtige projekt i så fald vil være en ren jernbanetunnel, som ikke overfører biler. Alle taler jo om prioritering af den kollektive trafik, alle indser — i hvert fald i ord — nødvendigheden af, at en større del af trafikmængden går over ikke mindst på jernbanetrafikken. Der ville en ren jernbanetunnel for alvor være et bidrag, den ville udkonkurrere megen indenrigsflyvning, og det ville betyde mindre forurening, ville betyde mindre energiforbrug, ville betyde, at man kom direkte fra bycenter til bycenter, og ville betyde billigere transport. Jeg ville se med stor fornøjelse på, at en væsentlig del af indenrigsflyvningen blev udkonkurreret. Den ville mindste godstransporten på landevejene, de fleste ville lade bilen stå, hvis rejsen er erhvervsmæssig og man på 2-3 timer kan komme mellem Århus og København, og er det en fritidsrejse, der er tale om, kan man jo tage bilfærgen.

Løsningen med tunnel og biltog, som hr. Guldberg talte en del om, er vi ikke så meget for, den indeholder ikke den klare prioritering af den kollektive trafik, som vi mener er nødvendig, og som ville svare til de ord, som man siger fra så mange forskellige sider, også fra trafikministerens side, og hvor broen svarer slettest muligt til de ord om den kollektive trafik.

Men værst er selvfølgelig den bro, som er vedtaget, det er den værst tænkelige løsning af alle, det er den dyreste løsning, og personaleforbruget bagefter er jo altså minimalt, medens energiforbruget er maksimalt. Beskæftigelsesforholdene i Korsør og Nyborg og omegn ville blive katastrofale. På godsområdet må man forudse at DSB måske ville blive helt udkonkurreret til stor skade

for alle andre end vognmændene. Opprioriteringen af den kollektive trafik bliver der ikke noget af med den løsning, som er vedtaget.

Om der så skal være bro eller tunnel på de 4 km strækning, som Østerrenden udgør, vil vi ikke blande os noget særligt i. Det væsentlige nu er, at det store broprojekt i det hele taget i det mindste udsættes. Det er det, forhandlingen bør dreje sig om, og det ville være forkert at bruge for megen tid på en detalje som den, det radikale forslag går på. Det er ikke nogen betydningsløs detalje, men i forhold til den store sag er det et detailspørgsmål.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Der er stillet nogle spørgsmål, som jeg føler skal besvares, men først vil jeg da gerne udtrykke min glæde over, at det synes, som om der i denne sal er et ganske klart flertal for, at der skal tilvejebringes en fast forbindelse mellem Sjælland og Fyn. Hvorvidt man så vil have den over eller under vandet, er et spørgsmål, der må diskuteres. Der er erklæret forskellige synspunkter. Regeringen mener, at den vedtagne lov er den rigtige, men vi er selvfølgelig åbne over for diskussionen.

Så spurgte hr. Glensgård om forskellige ting og bl. a. om, hvad vælgerne mener om disse ting. Jeg kan ikke dy mig for lige at oplyse om den Observaundersøgelse, der er foretaget. Nu vil jeg ikke påstå, at dette ting regerer på grundlag af opinionsundersøgelser overhovedet, men det kan dog være ganske interessant at vide, at 67 pct. af befolkningen gik ind for en broløsning, 5 pct. for en tunnelloøsning, 11 pct. var ligeglade, og 17 pct. havde ikke taget stilling. Det er en ganske interessant bedømmelse af situationen, men naturligvis ikke afgørende for tingets beslutning.

Hr. Glensgård spurgte, hvad jeg mente med på længere sigt at forbedre beskæftigelsen, og det kan passende føjes sammen med det, hr. Sigsgaard sagde om, at det ville være katastrofalt for beskæftigelsen i Nyborg og Korsør.

For det første er jeg ganske enig med dem, der har sagt, at påbegyndelsen af et sådant anlægsarbejde naturligvis vil sætte en aktivitet i gang på en lang række områ-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

der, ikke alene i forbindelse med bygningen af broen og anlægsarbejderne på land, men også i forbindelse med de afledede virkninger andre steder. Man skal ikke være blind for, at det bl. a. kan betyde en hjælp for danske værfter i den givne situation — ikke at det løser værfternes problem, men det kan være med til at bære generalomkostningerne i en kritisk tid, og det synes jeg nok er en af de ting, man skal tage med ind i billedet. Det er for så vidt en kortere tid, men jeg vil da gerne sige, at på længere sigt i forhold til den sammenknytning af riget, som vel er det vigtigste, vil det ikke være ganske uattraktivt at lægge industrivirk-somheder på begge sider af broen. Der vil være en bedre forbindelse. Med hensyn til de vanskeligheder, der kan være i Korsør og i Nyborg, f. eks. inden for DSB, så vil der vel nok stadig skulle være en rimelig service-virksomhed, og der er altså en 10 års peri-ode, hvor man kan tilrettelægge disse ting. Det er ikke fra den ene dag til den anden, man står i den situation at skulle skaffe arbejde, men man kan planlægge det i hele byggeperioden. Dette synes jeg nok er en af de ting, der skal tages med ind.

Så skal jeg blot sige om de par spørgsmål, der blev berørt, at det har jo ikke været meningen, at pengene til at finansiere dette med skulle tages over skattekroneerne. Der står udtrykkeligt i loven, at fremmed kapital kan tilvejebringes ved inden- eller uden-landske lån, der optages efter forhandling med økonomi- og budgetministeren. Det er også regeringens hensigt, at det skal klares ved sådanne lån, der tilbagebetales med de bropenge, som det vil være naturligt at sætte i stedet for færgebilletterne, indtil lånet er betalt tilbage. Det må være den rime-lige løsning.

Der blev spurgt, om vi har undersøgt, hvilke muligheder der er. Nej, det har vi ikke. Jeg mener ikke, at man, før der er givet grønt lys i folketinget, kan begynde at føre forhandlinger til forskellig side. Vi må afvente folketingets beslutning. Men jeg kan sige, at jeg ved om, skal vi sige trafiklån i almindelighed, at det ikke er de vanskeligst opnåelige, fordi der stort set ikke er nogen trafikprojekter, som ikke har svaret sig ganske godt, og man ved, at det er en sikker indtægt, fordi den fortsætter. Det kan vare

lidt længere eller lidt kortere, inden man får sit udlæg tilbage, men man får det tilbage, og man får sin forrentning; derfor er dette ikke det vanskeligste punkt.

Jeg ved, når der bliver spurgt om private firmaer, at der er forskellige, der er interes-seret. Der findes en særlig komité for en fast forbindelse over Store Bælt. Der er andre, der har været interesseret, men vi er ikke vidende om noget konkret på nærværende tidspunkt, ganske naturligt fordi de pågæl-dende firmaer heller ikke kan gøre noget, før der er truffet en endelig beslutning om, hvornår det skal sættes i værk. De ved også, at vi skal foretage en udlicitation af hele projektet ifølge de forskellige regler, og det skal de altså også afvente. Så vil jeg til gen-gæld tro, at der kommer en del, der vil være interesseret, men jeg har en fornemmelse af, at andre, der har været interesseret, er ble-vet mindre interesseret, fordi man har en fornemmelse af, at det her alligevel aldrig bliver til noget, det trækker ud i det uende-lige.

Jeg skal så sige til hr. Guldberg, som på grund af, at han var forhindret af et andet møde, ikke nåede at høre de bemærkninger, jeg gjorde i første omgang, at regeringen kan ikke acceptere vinstres forslag, som vi må mene er en forhaling af hele situatio-nen, og jeg kan ikke rigtig forstå dette med, at vi skal til at undersøge i det lange og i det brede igen. Der har været mange år til det, og jeg var lidt forbløffet over hr. Guld-bergs bemærkning om, at man havde under-søgt modvilligt. Det kan dog ikke have væ-ret tilfældet i den periode, hr. Guldberg sad som minister for offentlige arbejder.

Jeg har også mærket mig, at de, der har fremsat forslaget, sådan rent geografisk re-præsenterer Sjælland alene; de ser altså ikke på den mulighed, der ligger i at knytte ri-get sammen. Hvis vi skal bevare en forbin-delse i dette land, hvis vi skal skabe en lige-stilling, så er den faste forbindelse nødven-dig, og vi vil komme til den før eller senere. Det eneste, jeg kan sige, er, at jo længere vi trækker det ud, jo dyrere vil det blive.

Jeg skal dernæst gøre nogle bemærknin-ger til fru Elsebeth Kock-Petersen, som fremsatte en lang række synspunkter, som jeg nok kunne gendrive.

Når Storebæltsløsningen hænger sammen med HH-linjen, er det, fordi man fra svensk

[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-

[Søgaard.]

mer her har fremsat. Jeg kan jo ikke vide, hvad man regner som konkrete argumenter, jeg har bare påpeget nogle små beskedne forhold omkring Plan 90, omkring indenrigsflyvningen og omkring H-H-linjen som en argumentation for, hvorfor jeg mener, vi må træffe vores beslutning om et af hovedelementerne i dansk trafikpolitik, nemlig Storebæltsforbindelsen.

Så blev det også påpeget, at den nuværende økonomiske situation ikke var god i forhold til en bygning af en sådan Storebæltsforbindelse. Ministeren har just redegjort for, hvordan man kunne forestille sig det økonomisk skulle udvikle sig i takt med udbygningen eller ibrugtagningen af forbindelsen. Vi har vel aldrig på noget tidspunkt i Danmarkshistorien sagt, at vi havde gode økonomiske eller andre forudsætninger for bygning af en sådan broforbindelse. Jeg tror aldrig, det tidspunkt vil indtræffe.

Men jeg forstod også, at så skulle den slippes af kurven, denne lille hane eller høne, eller hvor meget man nu vil gøre ud af denne sag med Fugleflugtslinjen. De betragtninger, som ligger bag her, kunne det være meget interessant at stifte nærmere bekendtskab med, og det kan vel ske i trafikudvalget.

Hvis man forestiller sig, at H-H-linjen skal føres videre, som det også er nævnt her, til en Fugleflugtslinje sydpå, så kommer man i den situation, at den udvikling, der i anden regie, ikke bare trafikregie, vil finde sted i Danmark, under alle forhold vil foregå her østpå i det østsjællandske område, det københavnsk-østsjællandske område. Jeg tror ikke, der er så forfærdelig mange andre end forslagsstillerne, der tror, at det er en lykkelig løsning. Jeg skal se helt bort fra, at industriudviklingen og handelsudviklingen vil blive fuldstændig skæv. Man vil efterlade et Jylland og et Fyn som en slags blindtarm på Vesteuropa, et sted, som man kun har interesse i at køre op i en gang imellem måske med hestevogn, hvis det går højt, fordi man her har et ferieparadis, hvor fynboer og jyder kan gå rundt i nationaldragter og se smukke ud, mens den øvrige form for udvikling i samfundet skal ske i den østlige del af Danmark. Jeg tror som sagt ikke, at ret mange andre end forslagsstillerne har

gjort sig tanker om, at det kunne være en lykkelig udvikling for Danmark.

Man taler om, at en bro ikke vil fremme den kollektive trafik. Det er ikke rigtigt. En bro vil netop fremme den kollektive trafik. Hvis man alene tænker på en biltogsløsning, så har vedkommende ret. Hvis man derimod tænker på andre løsninger, der vedrører tog, biler og andre former for trafik, her tænker jeg på busruter o. lign., så har man uret.

Glensgård (FP):

Ministeren sagde, at beskæftigelsen ikke ville blive klaret på de danske værfter, men det ville dog være en afhjælpning. Ser man på investeringerne i finansloven, kan man se, at det kulminerer i 1980-81. Det, vi taler om, er altså, at regeringen på nuværende tidspunkt måske har anerkendt, at vi allerede på nuværende tidspunkt skal begynde at se beskæftigelsesarbejder i 1980-81, hvad vi langtfra kan acceptere.

Så sagde ministeren, at han var vidende om, at der var firmaer, der havde interesse ret sig for at bygge denne bro som et privatforetagende, men at firmaerne ligesom havde trukket sig tilbage. Hvis det viser sig, at der findes et firma, som er interesseret i at overtage hele denne Storebæltsproblematik, når forslaget er vedtaget i folketinget, vil regeringen så acceptere at aflevere denne del til et privat foretagende?

Ministeren sagde også, at han havde bemærket det forslag, der var fremsat af venstre, var fremsat af venstrefolk, som var bosat på Sjælland. Men jeg vil da gerne gøre ministeren opmærksom på, at de mennesker, som umiddelbart vil støtte den vigtigste del af venstres forslag, ikke er bosiddende på Sjælland; derfor synes jeg nok, det er en lidt billig argumentation.

Hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at jeg havde omtalt kristeligt folkepartis og de radikales forslag som en biltogsløsning. Skulle dette være sket, er det i hvert tilfælde en fejl fra min side. Der er fra min side ment en bil- og togløsning.

Jeg vil gerne præcisere det lidt nærmere. Jeg vil sige, at hvis det er således, at det ulykkelige skulle ske, at der blev dette flertal i folketinget for at bruge disse penge, så tiltaler forslaget fra 1973 de fleste fremskridtsfolk,

[Glensgård.]

når man ser på det i store træk. For det første er det en kombineret forbindelse. Dernæst er der inden for den tid, vore beregninger kan vise, ingen kapacitetsvanskeligheder.

Det ligger langt fra fremskridtspartiets ideer, at en sådan forbindelse skulle være en ren jernbaneforbindelse, hvorfor vi for så vidt er tilfredse med udformningen af 1973-loven. Dog kan der sættes et stort spørgsmålstegn ved den del af forbindelsen, som skal sikre gennemsejlingen af Østerrenden. Ikke fordi jeg personlig ikke tror, at skibene er i stand til at sejle igennem disse brospærfag, men der er mange andre årsager til, at vi gerne i det kommende udvalgsarbejde vil se på den løsning, som er skitseret af medlemmer af det radikale venstre og kristeligt folkeparti.

Jeg har kun en enkelt bemærkning til sidst, og den skal gå til ministeren, der siger, at dette ikke vil bevirke, at den danske skatteyder bliver belastet. Ministeren må nok kunne se, at der går en 10-årig periode, mens anlægsarbejdet foregår, inden vi begynder at få nogle indtægter, og vi må se i øjnene, at det vil belaste de danske skatteydere, uanset hvordan ministeren så vil forklare det. Men jeg forstår sådan set ministeren, og det glæder mig meget, at man fra regeringens side er klar til at acceptere et privat tilbud, såfremt det måtte fremkomme.

Guldborg (V):

Jeg har bedt om ordet igen, for når man sidder og lytter til både, hvad ministeren sagde, og også efter at jeg havde bedt om ordet, hvad hr. Søgaard sagde, og inden jeg havde bedt om ordet, hvad hr. Bilgrav-Nielsen sagde, så kan man ikke lade være med at spørge sig selv: hvad er egentlig formålet med denne drøftelse? Er det at forsøge at tale sig så langt som muligt fra hinanden og misforstå hinanden? Ministeren er overrasket over, at der stadig væk er et bredt flertal, der går ind for en fast forbindelse. Hvorfor i alverden er ministeren overrasket over det? Er det, fordi han vil prøve at bilde sig selv eller andre ind, at vi, der har en anden opfattelse end han, er modstandere af det, som vi hele tiden er gået ind

for? Jeg kan næsten ikke finde nogen anden forklaring.

Der har da hele tiden og hele vejen igennem været uenighed om, hvordan og hvornår. Der er ingen mening i, at denne debat skal føres på den måde; den fører ikke til noget resultat i så fald.

Under VKR-regeringen engagerede vi os i perspektivplanlægningen. Som led i den var det min opgave som trafikminister i en radikal-konservativ-venstre-regering at få tilslutning fra de to daværende oppositionspartier, hvilket lykkedes. Det var en langtidsplan, og den måtte naturligvis tidsmæssigt i meget høj grad revideres, og for Store Bælts vedkommende var der ikke enighed om andet, end at det skulle være en fast forbindelse. Der er ikke nogen som helst grund til at undre sig.

Min opfattelse af dette spørgsmål om en fast forbindelse er, at så længe man manisk rører på, at det kun kan være højbroer eller i hvert fald delvis — er vi dog nu nået til — højbroer for både vej- og jernbanetrafik, så havner man i den samme suppedas, som man er havnet i hver gang. Det kan være, jeg har uret, men jeg har sagt det i mange år, og jeg tror stadig væk på det, og vi er stadig væk ikke kommet længere. Men så meget sandhed er der dog i hvert tilfælde i det, at da man begyndte at drøfte denne ting, kendte man overhovedet ikke anden tanke end en højbro hele vejen over, og alt andet blev fejlet af bordet med nøjagtig den samme ironi, den samme overlegenhed og den samme agitation som den, man nu anvender mod de andre tekniske løsninger. Dengang kunne man ikke tillade sig at sige, at man ikke var glad for at få en højbro hele vejen over Store Bælt, uden at det så skulle hedde sig, at så var man modstander af en fast forbindelse.

I mellemtiden er der ikke én eneste, der står tilbage med den, og selv hr. Bilgrav-Nielsen, som jo var sit partis ordfører under den regering, på hvis vegne jeg fremlagde disse forslag, står jo i dag med et særligt forslag, hvor han altså skal helt væk fra broen, højbroen i hvert tilfælde. Så der er da ikke noget forkert eller noget mærkeligt i, at vi diskuterer disse ting. Jeg mener også ligesom ministeren, at det kan være meget rart at forsøge at få en vis afklaring af disse ting.

[Guldberg.]

Jeg håber, at alle forslagene kommer op, så vi kan prøve at få en afklaring, for det var altså sådan i 1973, at der var 94 medlemmer i dette folketing, der foretrak højbroen, og 74, der foretrak den anden løsning. Helt illegalt at fortsætte diskussionen om det kan det nu altså ikke være, så længe vi ikke har fået sat en spade i jorden. Derimod er der en meget god idé i, hvis man kunne komme i gang med noget. Det er derfor, jeg gerne ville være med i dette forslag, for jeg synes, det var meget rart at komme i gang med noget.

Da vender jeg tilbage til den slutbemærkning, at jeg tror, at man alligevel, uanset alt det andet, også skal tænke på, at man ikke bare skal tale ud ad vinduerne. Altså vi har vel et budgetunderskud, er det 17 mia kr., vi skal have ordnet? Og så kommer der lidt til nu i sidste runde, er det 20 mia kr., vi skal have ordnet, eller hvad er det? Det er da urealistisk at bilde sig selv ind eller også at ville bilde offentligheden ind, at en egentlig bindende påbegyndelse af en plan af den størrelse kan iværksættes inden for de første år. Det har da ikke noget at gøre med, hvad man gerne vil eller ikke gerne vil, det er der ingen mening i, og det bliver jo ikke til noget, og det ved de jo godt, de, der siger sådan. Det bliver jo ikke til noget. Hvorfor så ikke hellere — og det er altså det, der er grunden til min deltagelse på nuværende tidspunkt, men dette er en førstebehandling — lade os få samlet alle de forskellige muligheder op og lade os få taget nogenlunde frit stilling til det, også helst uden alt for meget historieforfalskning.

Elsabeth Kock-Petersen (V):

Jeg vil blot lige komme med et par kommentarer.

Det blev fra ministerens side sagt, at dette forslag fra de 6 venstrefolketingsmedlemmer var et forhalingsforslag. Jeg gav netop udtryk for i mit første indlæg, at det var der ikke tale om. Jeg gav netop udtryk for, at det måtte dog netop være det rimeligste, at alle synspunkter kom med nu i den diskussion, som jeg må forstå ministeren vil betragte som den afsluttende.

Jeg vil netop fastslå, at det, forslagsstillerne siger, er, at man nu har snakket om det i så mange år, og det er ikke blevet til

noget endnu. Der er heller ikke stor sandsynlighed for, at det bliver til noget foreløbig, men lad os dog se på, hvorledes vi nu kan forbedre færgefarten. Det mener vi også må være at tage større hensyn til de egne af landet, der har et hensyn at tage til deres planlægning. Disse steder har man jo lidt svært ved at foretage en planlægning på grund af den usikkerhed, der ligger. Ja men lad os så få den usikkerhed væk og sige: vi venter, og foreløbig vil vi ikke etablere den faste Storebæltsforbindelse.

Jeg vil også godt have lov til at stille et spørgsmål til ministeren, der sagde, at det var en væsentlig forudsætning, jeg kan ikke huske formuleringen korrekt, men svenskerne havde i alle tilfælde lagt stor vægt på, at H-H-linjen og den faste forbindelse over Store Bælt blev knyttet sammen. Jeg ville være meget taknemlig, hvis ministeren ville være så venlig over for folketinget at referere de synspunkter, der var baggrunden for, at svenskerne netop skulle lægge så megen vægt på, at der blev etableret en fast forbindelse over Store Bælt. Umiddelbart synes jeg dog, at det ser ud, som om det for svenskerne, såfremt de skal tage fra Sverige og sydpå i Europa, ville være en kortere vej at anvende Fugleflugtslinjen, og i trafikudvalget har man jo for ikke særlig lang tid siden netop vedtaget denne Farølinje, der skulle forbedre Fugleflugtslinjen, så derfor ville jeg da meget gerne have en begrundelse for, at man skulle tage den omvej.

Jeg har også et andet spørgsmål, men det kan nok blive nærmere belyst i udvalget. Nu bliver det sagt fra ministerens side, at der skal betales bropenge, og det svarer jo også fuldstændig til det, der står i loven fra 1973. Der synes jeg netop, det kunne være vældig rart at få oplyst, på hvilket niveau man regner med at disse bropenge skal ligge, alt under hensyntagen til forskellige udviklingsniveauer i trafikken. Jeg forstår, at det må være dyrere, hvis prognoserne ikke bliver opfyldt, end hvis der kommer megen trafik over broen, fordi ministeren også oplyser i et svar til trafikudvalget, at brugerne skal betale den fulde udgift ved drift og anlæg og forrentning og afskrivning.

Så vil jeg også rette en bemærkning til hr. Søgaard, der kom med et efter min mening noget følelsesladet indlæg om de stakkels jyder og fynboer, der slet ikke kunne klare

[Elsbeth Kock-Petersen.]

sig selv, hvis ikke de fik denne bro til Sjælland, der åbenbart skulle have en lang række kvalifikationer for jyder og fynboer. Ja men det drejede sig jo om spørgsmålet om, hvorvidt H-H-linjen skulle knyttes sammen med Store Bælt, og dér må jeg netop sige, at disse forbindelser, efter den argumentation, hr. Søgaard selv lagde for dagen, jo skal anvendes i en vis udstrækning til transittrafik. Jeg har svært ved at forestille mig, at Fyn og Jylland skulle blive mere udviklet, fordi man tæsker transittrafik igennem disse steder, og stadig væk sagde jeg før, at transittrafikken dog må foretrække den korteste vej.

Vedrørende hr. Bilgrav-Nielsen, der kom med et indlæg angående det skæve Danmark, kan jeg i meget vid udstrækning tilslutte mig de synspunkter, hr. Sigsgaard kom med. Jeg tror ikke på, at en sådan fast forbindelse vil være med til at rette op på det skæve Danmark. Der er jo heller ikke tale om, at en bro i sig selv vil skabe flere arbejdspladser rundt om i landet og altså ej heller omkring selve den faste forbindelse. Jeg vil som sagt henvise til de bemærkninger, hr. Sigsgaard kom med, for jeg synes, at det dér så udmærket blev beskrevet: alt skal over Store Bælt, og der er stor risiko for, at der ikke bliver andre linjer end den faste forbindelse, dvs. en forringelse i servicen over for det nordligere Jylland.

Jeg må måske så lige slutte med at sige, at jeg egentlig ikke kan forstå, at netop hr. Bilgrav-Nielsen skulle komme med en kritik af, at man mener, at grundlaget for beslutningen ikke er tilstrækkeligt. Jeg mener da ikke, at det parti, han repræsenterer, altid er dem, der er hurtigst til at træffe beslutning.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Den sidste strengt saglige bemærkning vil jeg da godt kommentere med det samme og sige, at det forholder sig sådan i denne sag, at de 6 medlemmer af venstre forlanger en ny vurdering af Storebæltsforbindelsen, og det gør de ganske få måneder efter, at den undersøgelse, som venstre regeringen selv fik iværksat, foreligger. I august 1975 forelå denne undersøgelse. I denne undersøgelse er også undersøgt de forhold, som fru Elsbeth Kock-Petersen og de øvrige forslagsstillere

fremfører i bemærkningerne, bl. a. får man også et billede af, hvordan det forholder sig med det, som forslagsstillerne selv betragter som det vigtigste, nemlig erhvervstrafikken.

Jeg beder forslagsstillerne om at læse venstre regerings rapport, bilag 4, side 6. Der kan man se, at den eneste af de ruter, vi har mellem Øst- og Vestdanmark, som fra 1971 til 1975 har haft en vækst, for så vidt angår lastbiltrafik, er forbindelsen over Store Bælt. Hvis man går videre i samme bilag til side 8, så kan man se, at i den samme periode — altså den periode, hvor der har været tale om en erhvervs- og produktionsmæssig stagnationssituation i Danmark som i andre vesteuropæiske lande — har den del, der har at gøre med erhvervstrafik på jernbane over Store Bælt, også klaret sig ganske godt. Det er først i 1975, vi får et minus, ellers er det stort set tal, der svarer til prognoserne, endda tal, som overstiger prognoserne.

Altså konklusionen er, at hvad angår erhvervstrafikken, så har de faktiske tal været bedre end prognosen bortset fra 1975, som man kun har undersøgt for ganske få måneder. Heller ikke det argument holder i det forslag, som venstremedlemmerne fremsætter.

Så vil jeg da gerne gøre den bemærkning til hr. Guldberg, at jeg takker for hr. Guldbergs deltagelse i diskussionen på den vis, at han gør opmærksom på det urealistiske i at gennemføre højbroen. Dé r tror jeg hr. Guldberg har ret.

Jeg er også enig med hr. Guldberg i, at det ikke er underligt, at vi diskuterer denne sag; det ville være mere underligt, hvis ikke vi gjorde det. Men det, der undrer mig, er, at hr. Guldberg mener, at det, han har villet med sin deltagelse i forslaget, er at få gang i tingene. Det forslag, som hr. Guldberg er medforlagsstiller til, går dog i al sin enkelhed ud på at stille i bero; det er det udtryk, man selv har anvendt. Så meget tror jeg alligevel ikke vi kan misforstå hinanden.

Så nævnte ministeren noget, og dér bliver jeg nødt til at gøre en kort bemærkning igen om dette med at forveksle, hvad det er, vi taler om, rent teknisk. Ministeren refererede til en Observaundersøgelse, hvorefter kun 5 pct. skulle være tilhængere af en tunnel. Der var tale om en undersøgelse af, om folk foretrak den kombinerede motorvejs- og jernbaneforbindelse fremfor en biltogsløsning. Kun

[Bilgrav-Nielsen.]

5 pct. kunne acceptere biltogsløsningen. Der var altså ikke tale om bro kontra tunnel, men spørgsmålet gik på, om man foretrak en kombineret forbindelse eller en biltogsforbindelse.

Jeg er tilfreds med, at ministeren i øvrigt fremhæver, at befolkningen har sagt nej til biltogsløsningen. Det tror jeg også hr. Guldberg må notere sig, for trods alt er det jo nok dette anlæg, hr. Guldberg stadig vil forsøge at få med i debatten, også ved hans deltagelse i forslaget om at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero.

(Kort bemærkning).

Søgaard (S):

Det skal kun være en bemærkning til fru Elsebeth Kock-Petersen i anledning af, at fru Elsebeth Kock-Petersen siger, at H-H-linjen jo ikke har nogen forbindelse med Storebæltsforbindelsen, fordi det skal være en transitlinje. Ja vel, det blev der naturligvis lagt op til i samklang med, at man talte Saltholmplaner og i denne forbindelse brobyggeri omkring Saltholmforbindelsen, og det er givet, at man her var inde på, at man dér skulle have den transittrafik omkring H-H-linjen, som skulle gå sydpå. Men hvis nu disse Saltholmplaner skydes ud, hvad der jo trods alt er tegn på, så er det da klart, at der vil opstå en drøftelse af, hvordan man i øvrigt vil kunne klare problemerne, ikke bare transitmæssigt, men andre trafikproblemer for den øvrige del af Norden.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Jeg har kun et par enkelte bemærkninger at gøre.

Den første er til hr. Glensgård, der spurgte, om vi ville overlade det til en privatmand. Nu ligger der jo i loven det, at der findes en Storebæltsstyrelse, som skal forestå det. Man har gjort det meget åbent, netop for ikke at binde sig, men for at få forskellige firmaer eller et enkelt firma til at komme med deres know-how, deres muligheder og alt muligt, sådan at man kan gøre det på den måde.

Så vil jeg i øvrigt stille mig tvivlende over for, om der er et enkelt firma, der kan gøre det. Jeg tror, der er brug for, at adskillige firmaer medvirker. Om det bliver i en kon-

sortialaftale, er noget andet; det kan jeg ikke sige på nuværende tidspunkt, men jeg tror, det i hvert fald vil være en meget stor opgave. Hvis det skulle være en enkelt mand, så kommer det rigtignok an på, hvem det er, og hvilke muligheder, hvilken baggrund han har for at magte en sådan opgave. Det skal man have en vis garanti for.

Endelig skal jeg sige til hr. Guldberg, at selvfølgelig skal alle forslag diskuteres, og jeg skal heller ikke bestride, at vi er enige om, at der skal komme en eller anden fast forbindelse mellem Sjælland og Fyn, det mener hr. Guldberg også. Men det, der er det afgørende, er jo, at han ikke siger noget om nu, hvornår den skal komme, og ikke vil sætte den i gang nu. Og dér ligger jo altså dette, det skal jeg også blankt erkende, at det jo ikke er sådan, at vi sætter spaden i jorden dagen efter, men man kan da meget hurtigt begynde projekteringsarbejdet, det planlægningsarbejde, der skal til, og det vil betyde, at man kommer hurtigere i gang, end man ellers ville gøre. Det vil stadig væk være sådan, at vi også må beskæftige os med den erhvervsmæssige situation, den beskæftigelsesmæssige situation i de kommende år. Det er derfor, jeg gerne vil have den afklaring på nuværende tidspunkt her i folketinget.

Til fru Elsebeth Kock-Petersen kan jeg sige, at spørgsmålet om Storebæltslinjen i forbindelse med H-H kom frem på et tidspunkt, hvor vi forhandlede Øresundsaftalerne. Da vi fra dansk side fremhævede, at vi var interesseret i H-H, så kom Sverige også og sagde — vel meget naturligt — at det måtte jo også kræve en naturlig forbindelse videre gennem Danmark, og altså betød det også, som der står i Øresundsaftalerne, der nu er til undersøgelse, at der skulle være en Storebæltsforbindelse. Det er altså et naturligt krav fra Sveriges side, og det er altså bare et faktum, og anderledes kan det ikke være.

Så skal jeg blot sige til sidst om spørgsmålet om prognoserne, at vi jo ikke skal glemme, at den tillægsbetænkning, der blev lavet, blev lavet fra slutningen af 1974 og til sommeren 1975, altså efter oliekrisen og endnu under indtryk af det, skal vi sige tilbageslag, der kom. Vi ved i dag, at der allerede er en udvikling tilbage til prognoserne, og selv om man måske ikke kommer helt op,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

så er der i hvert fald en given sikkerhed for, at man ikke når så langt ned, som pessimisterne kunne frygte i begyndelsen efter olie-krisen.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Jeg vil gerne starte med at beklage, at fru Elsebeth Kock-Petersen ligesom har begrundet sine bemærkninger mere på spørgsmålet om, at der ikke var oplysninger nok. Var bemærkningerne udelukkende gået på det økonomiske, så havde vi ikke haft denne lange debat, for jeg er enig med fru Elsebeth Kock-Petersen i, at vi bør have mulighed for atter at overveje, hvilken beslutning der er den rigtige. Jeg erindrer da også, at hr. Bilgrav-Nielsen fra det radikale venstre ligesom forsøgte at forsinke et andet projekt, ikke så meget ud fra, om der var økonomi i det, eller om der var forskelligt baggrundsmateriale nok, men mere ud fra et spørgsmål om at forsinke det. Det var spørgsmålet om Saltholm. Jeg støttede hr. Bilgrav-Nielsen, det erindrer hr. Bilgrav-Nielsen jo sikkert nok.

Men lige tilbage til ministeren. Ministeren siger: ja men hvis der er en enkeltmand, der ønsker at bygge denne forbindelse, så må vi jo se på, hvem det er. I mit spørgsmål ligger der mere, om en enkeltmand kan få denne, skal vi kalde det koncession for en x-periode for derigennem at finansiere det pågældende byggeri, og derfor forstår jeg ikke, at ministeren kan være interesseret i, om det er Sørensen eller Petersen. Hvis Sørensen har lyst til at investere 6 mia. kr. og knække halven på det, så skal Sørensen have lov til det.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Mathiasen*):

Hvad jeg mente, var, at hvis hr. Sørensen eller hr. Hansen kom, så ville jeg rekvirere oplysninger i Købmandsstandens Oplysningsbureau på ham.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagenes overgang til anden (for forslaget til folketingsbeslutnings vedkommende sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af folketinget Poul Dam, Maigaard og Ømann har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om foranstaltninger i anledning af knapheden på kartofler.

(Lovf. nr. 161).

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Det politisk-økonomiske udvalg (23/1 76):

Udtræder: Brusvang

Nyt medlem: Wamberg

Det politisk-økonomiske udvalg (23/1 76):

Udtræder: K. J. Mortensen

Nyt medlem: Kjeld Olesen.

Nordisk Råd (23/1 76):

Udtræder: Hans Jørgen Jensen

Nyt medlem: Kjeld Olesen

Udv. om fysisk planlægning (23/1 76):

Udtræder: Birgitte Oxdam

Nyt medlem: Aksel Pedersen

Undervisningsudv. (23/1 76):

Udtræder: Freddy Madsen

Ny stedf.: Ib Nørlund

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Ordføreren for forslagsstillerne (*Poul Dam*) (SF):

Jeg skal herved tillade mig at fremsætte forslag til lov om foranstaltninger i anledning af knapheden på kartofler.

Sagen er af stærkt hastende karakter, hvis det skal blive muligt at forhindre en sådan mangel på kartofler, at forbrugerne — ikke mindst de dårligst stillede — bliver ramt urimelig hårdt gennem prisstigninger på en af de vigtigste forbrugsvarer.

Jeg skal derfor anbefale lovforslaget til folketingets skyndsomme og velvillige behandling.