

[Ministeren for offentlige arbejder]

– man ved, hvordan det ligger i slutspurten – men det er dér omkring, det ligger. Når dette er lagt frem, har vi grundlaget for at diskutere det og træffe endelig beslutning i dette ting.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Nathalie Lind):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af:

Forslag til folketingsbeslutning om udskydelse af anlæg af en bro over Store Bælt [af Ole Henriksen (SF) m. fl.].

(Beslutningsforslag nr. B 5. Fremsat 13/10 77).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 6 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

6) Første behandling af:

Forslag til lov om udskydelse af Storebæltsbroens bygning [af Glensgård (FP) m. fl.].

(Lovforslag nr. L 34. Fremsat 13/10 77).

Forslagene sattes til forhandling.

*Forhandling***Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):**

Da spørgsmålet om Storebæltsbro – en fast forbindelse – har været debatteret ret meget i offentligheden i den senere tid, vil jeg gøre nogle sammenfattende bemærkninger omkring problemet.

Den 16. januar 1973 fik folketetinget forelagt forslag til lov om anlæg af en bro over Store Bælt. Forslaget resulterede i en egentlig lov af 13. juni samme år. Situationen på

energiforsyningsområdet i slutningen af 1973 førte til en beslutning om at foretage visse yderligere undersøgelser. Resultatet blev en rapport fra august 1975 fra styrelsen for Statsbroen Store Bælt.

Nye grundige drøftelser blev ført i folketetinget på grundlag af denne rapport og foranlediget af et forslag til folketingsbeslutning om at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero og et forslag til lov om ændring af anlægsloven. Den 26. maj 1976 forkastede folketetinget det første forslag med 101 stemmer mod 60, 5 stemte hverken for eller imod, og 2 dage senere, den 28. maj, blev lovforslaget forkastet med 126 stemmer mod 30.

Et forslag til motiveret dagsorden om at stille forslaget i bero på yderligere undersøgelser blev samme dag forkastet med 113 stemmer mod 40, 9 stemte hverken for eller imod.

På dette grundlag gik regeringen i sommeren 1976 i gang med at opbygge den nødvendige organisation, og planlægningsarbejde blev sat i gang. De nødvendige bevillinger blev på sædvanlig måde stillet til rådighed herfor.

Efter disse gentagne tilkendegivelser fra folketetinget om en positiv stilling til fremme af Storebæltsbroen foreligger der for mig ikke grundlag for nu at fremkomme med forslag om at udskyde bygningen af broen til efter 1990, således som det foreliggende forslag til folketingsbeslutning lægger op til.

Jeg kan derfor heller ikke anbefale det foreliggende forslag om at ophæve loven om anlæg af en bro over Store Bælt.

I øvrigt må jeg om den begrundelse, der er givet for forslaget til folketingsbeslutning om at udskyde anlægget, sige, at den for mig at se ikke er holdbar. Visse af argumenterne synes i bedste fald at være ufuldstændige. Det siges først, at anlægget nødvendigvis indebærer en gældsstiftelse i udlandet svarende til den samlede anlægssum på 5,3 mia kr. i 1976-priser. Dette er ikke en rigtig fremstilling. Det er ikke af hensyn til finansiering af Storebæltsbroen nødvendigt at låne et beløb af denne størrelsesorden i udlandet. Det vil jo svare til, at vi købte en fuldt færdig bro helt og holdent fra udlandet, og det er som bekendt ikke just det, der er regeringens hensigt.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Hvis det går sådan, at vi optager udenlandske lån for et beløb, der nogenlunde svarer til anlægsudgiften for en Storebæltsbro, skyldes det alene hensynet til vores almindelige udenlandske lånebehov og ikke de særlige valutakrav, som Storebæltsanlægget stiller.

Med fornødent forbehold for en række forhold, der endnu ikke er truffet beslutning om, vil den direkte importkvota kunne skønnes til 450-500 mill. kr., hvilket er mindre end et typisk anlægsarbejde andre steder. Jeg vil godt understrege dette her. Importkvotaen er et sted mellem 450 og 500 mill. kr. Det er selve det valutakrævende, og derfor er det meget vigtigt, at dette beløb ses i sammenhæng med den samlede anlægssum på de 5,3 mia kr. og så vil man se, som jeg sagde, at man vist ikke nogen steder ved større anlægsarbejder finder en så lille importkvota og altså valutaforbrug. Det har sammenhæng med, at man regner med danske leverandører af alt konstruktions- og armeringsstål samt af cement. Den vigtigste importvare vil være kabelstål.

Dernæst begrundes forslaget om en udskydelse med hensynet til beskæftigelsen, idet det siges, at 3.000 mennesker bliver uden arbejde.

Ser man på Storebæltsoverfarten alene, må man for det første tage i betragtning, at der ved broens åbning ikke vil være lige så mange beskæftiget ved færgeoverfarten som i dag. Det er forslagsstillerne selv opmærksom på, når de i bemærkningerne til deres forslag som et argument for dette fremfører, at en udskydelse af broen vil betyde, »... at DSB får mulighed for at etablere en rationel jernbane- og færgeforbindelse mellem Hålskov og Knudshoved.«

I øvrigt skal broen også have et personale til drift og vedligeholdelse. Den direkte beskæftigelsesnedgang ved Storebæltsoverfarten kan herefter skønnes til ca. 1.400 mand. At genbeskæftigelse af disse er et spørgsmål, der skal løses, er både sikkert og vist, og jeg kan sige til forslagsstillerne, at vi allerede er ved at overveje, hvorledes dette gennem en planlægning i god tid bedst løses.

Vi kan ikke være uenige om heller, at arbejdsløsheden skal nedbringes, det ønsker alle parter, men i så henseende synes jeg, at forslagsstillerne ser helt bort fra den aktuelle situation, vi står i. For denne vil igangsættelsen af et anlæg af de dimensioner, der her er

tale om, selvsagt være af stor betydning. Den direkte beskæftigelse lokalt og på virksomheder andre steder i landet skønnes til 16.000 mandår, og den direkte beskæftigelsesvirkning skønnes til 11.000 mandår. Når beskæftigelseshensynet drages ind i Storebæltsdebatten, må jeg komme til det resultat, at så skal vi bygge nu.

Det tredje led i begrundelsen for forslaget til folketingsbeslutning er, at DSB da får mulighed for at etablere en rationel jernbane- og færgeforbindelse. Dette er i mine øjne en noget bagvendt måde at anskue tingene på. Det ser for mig ud, som om man i hvert fald i nogen grad bruger resultatet som en begrundelse. Afgørende må være, hvordan vi mest hensigtsmæssigt tilrettelægger vor trafikpolitik. Med en fast forbindelse er der åbenlyse fordele for DSB. Med nye hurtige tog vil rejsetiden betyde en ændring af det mønster, der i dag domineres af biler og i stigende grad af fly.

Når jeg herefter vender mig til det forslag til lov om udskydelse af Storbæltsbroens bygning, der er fremsat af medlemmer af fremskridtspartiet, må jeg sige, at billedet bliver betydelig mere broget. I lovforslagets titel taler man om en udskydelse af broens bygning, medens forslagens tekst går på at ophæve den gældende anlægslov. Det kan man sige er en detalje, men måske nok en vigtig detalje. Der er ingen nødvendig modsætning i disse handlinger, men det er vel forsvarligt at sige, at hensigten fordunkles ikke så lidt.

Det gør den endnu mere, når man læser bemærkningerne til forslaget. Deri erkendes nemlig det ønskelige i at bygge broen nu, men man tror blot ikke, at det er muligt. Og hvorfor ikke det? Jo, siger forslagsstillerne, det vil være umuligt at få broen finansieret. Her kan jeg for det første henvise til det, jeg lige har sagt om valutaforbruget til anlægsarbejdet. For det andet kan jeg oplyse, at det ikke ville voldte nogen vanskeligheder at rejse de nødvendige lån i udlandet. Det er simpelt hen urigtigt, at anlægget ikke kan finansieres; jeg kan forstå en betragtning om, at man ikke ønsker at bygge broen, hvis den skal finansieres ved udenlandske lån. Men jeg kan ikke forstå, at man opgiver sagen, når det vitterligt efter alle solemerker at dømme vil være muligt at fremskaffe kapital til dette formål, når man ønsker den.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Forslagsstillerne mener da i øvrigt også, at det bogstavelig talt ikke kan gå hurtigt nok med at bygge broen, hvis blot den privatfinansieres. Hermed menes åbenbart privatfinansieres ved direkte ansvarlig kapital i modsætning til en lånefinansiering. Der er vel ikke tvivl om, at denne ansvarlige kapital – i hvert fald for en betragtelig dels vedkommende – også må skaffes i udlandet. Altså ser fremskridtspartiets forslagsstillere muligheden for at finansiere broen, hvis kapitalen er direkte ansvarlig, men ikke hvis den skal skaffes ad lånevejen.

Men nu til realiteten i dette. Det gør naturligvis for det danske samfunds almindelige økonomiske situation ingen forskel, om vi bygger broen ved hjælp af en direkte fremmed finansiering eller ved hjælp af en låneoptagelse. Naturligvis kan man rejse spørgsmålet om, hvorvidt man nu ønsker, at staten ikke står som bygherre, og det er jo nok dér, forslagsstillerne vil hen. Det er den lange tales korte mening.

Der er måske grund til at minde om, at der i forslaget til anlægsloven i sin tid blev gjort klart op med, hvorfor regeringen gik ind for at lade broen bygge og drive den som en ren statsopgave. Der fremkom i folketinget dengang ikke noget forslag om en alternativ driftsform. Jeg skal ikke her repetere dette, men blot henvise til forslaget dengang.

Men hr. Glensgård ønsker altså en finansieringsform, der indebærer, at lån skal forrentes og afdrages, plus en profit til private. Vi ønsker en finansiering, der ikke indeholder profit, altså en billigere løsning for borgerne.

Min konklusion efter denne gennemgang af begrundelserne for de to forslag er således, at disse begrundelser ikke kan føre til, at jeg fremkommer med forslag om at udskyde brobyggeriet til efter 1990, lige så lidt som jeg kan anbefale at ophæve anlægsloven.

Det er naturligt, at jeg erindrer om det arbejde, som foregår i det embedsmandsudvalg, regeringen har nedsat til at foretage en kortlægning af de offentlige investeringsplaner, en vurdering af tidsprofilen i investeringsudgifterne og på baggrund af forventningerne om udviklingen i økonomien som helhed at lave en prioritering af opgaverne. Anlægget af Storebæltsbroen indgår som andre større offentlige investeringer naturligvis heri, idet det bl. a. vil blive belyst, hvorledes

investeringen i broanlægget kan indpasses i en samlet plan for trafiksektoren. Også anlæggets betydning for beskæftigelsen, erhvervssektorer og importen vil blive inddraget.

Men tilbage står: Der er intet væsentligt nyt i denne sag i forhold til sidste gang, folketinget diskuterede denne sag og altså med et overbevisende flertal bekræftede, at det er nødvendigt for os at kæde landet sammen med den faste forbindelse over Store Bælt.

Jørgen Frederiksen (S):

Ligesom ministeren føler også jeg trang til at erindre om, at dette høje ting for ca. halvandet år siden behandlede et lignende forslag, og at dette med stor majoritet blev forkastet.

Jeg synes også, det bør fremhæves, at det vel er få beslutninger, som tinget har truffet igennem tiderne, der har bygget på så grundige undersøgelser, rapporter, analyser m. v., som tilfældet er her, og som som sagt er blevet vedtaget med et meget klart stort flertal. Derfor er det for os åbenbart indlysende, at skal der ændres på en sådan beslutning i et så afgørende spørgsmål, må begrundelsen herfor være, at forudsætningerne for denne lov er næsten fundamentalt ændrede.

Vi er enige med ministeren i, at det ingenlunde er tilfældet nu. Jeg tror derfor også, at store dele af befolkningen nok undrer sig over, at vi nu igen skal debattere dette spørgsmål i stedet for, som ministeren sagde med henvisning til den akutte beskæftigelsessituation, at gå hurtigere i gang.

Ministeren har med en klar argumentation, som vi helt deler i den socialdemokratiske folketingsgruppe, tilbagevist forslagsstillerens begrundelse for deres forslag, og jeg skal derfor ikke gentage disse. Jeg synes imidlertid nok, at det måske kan være rimeligt i telegramstil lige at forsøge at trække lidt af perspektivet op i forbindelse med broen over Store Bælt.

Det er ikke nyt – det så man også under den seneste debat – at der er et meget stærkt pres sydfra, fra Vesttyskland, og fra Sverige, om en fast forbindelse Rødby–Fehmarn, og man kan let tænke sig til de konsekvenser, det vil have for den almindelige erhvervs- og befolkningsudvikling i landet, hvis en sådan forbindelse kom først. Også fra norsk side er

[Jørgen Frederiksen]

der naturligt en interesse for, at man ned igennem Jylland får nogle velproportionerede gode trafiklinjer af hensyn til deres forbindelse med kontinentet.

Vi ved også, at der oven i købet er penge til hurtigt at gå i gang med en eventuel fast forbindelse Vesttyskland-Danmark. Derfor er det efter vor opfattelse endnu mere bydende nødvendigt, og derfor støtter vi ministeren i hans afvisning af de to forslag, at vi nu får hæftet Danmark ordentligt sammen, således at man ikke risikerer en skæv udvikling i landet i tilfælde af en østforbindelse først, således at man ikke risikerer, at landet spaltes ned igennem Store Bælt, i tilfælde af at begge de andre linjer skulle komme.

Også beskæftigelsesmæssigt både på kort og på lang sigt ligger der fantastisk store muligheder ved at fastholde denne beslutning, og det er vel rimeligt at understrege, at også dansk fagbevægelse absolut er enig heri. Selv om vi erkender, at der ved en fast forbindelse naturligvis vil opstå problemer i Nyborg, som ministeren også understregede, men som dog var mindre end det, man fra SFs side pegede på, er spørgsmålet vel i høj grad, om Nyborg kan være tjent med på lang sigt, at det går ud over hele landet, herunder også Nyborg, hvis vi ender med at blive en slags reservat i forhold til det øvrige Europa.

Vi mener derfor ikke, at forudsætningerne for at ændre det tidligere vedtagne lovforslag er til stede, og jeg håber med disse bemærkninger at have skabt forståelse for, at vi i den socialdemokratiske gruppe er 100 pct. enige med trafikministeren i hans argumentation og derfor ikke kan anbefale de to foreliggende forslag.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg skal ikke gå dybere ind i de to foreliggende forslags særlige bemærkninger. Jeg skal heller ikke gå ind i debatten for og imod Storebæltsbro, som vi kender alle argumenterne for fra tidligere, kun sige, at vi fra venstres side finder, at der bør ske en udsættelse af dette projekt. I august fik vi et løfte fra regeringen om at få en prioriteringsplan, for så vidt angår de offentlige investeringer, inden jul, og vi finder derfor, det vil være mest hensigtsmæssigt at vente med en endelig drøftelse til dette tidspunkt. Der kunne måske være grund til at høre ministeren om,

hvorvidt den forventning om, at vi får prioriteringsplanen og en drøftelse inden jul, stadig væk holder stik.

Lad mig så føje en enkelt personlig bemærkning til spørgsmålet om Storebæltsproblematikken i tilknytning til det, som ministeren netop har sagt her. Jeg hæftede mig ved hans slutbemærkning om, at der ikke er sket noget væsentligt nyt, siden folketinget traf sin seneste beslutning. Det synes jeg er en udtalelse, som bør tages med noget forbehold. Jeg tror ikke, at ministeren helt ærligt vil vedstå, at der ikke er sket noget væsentligt nyt siden.

Hvis ministeren f. eks. ser på antallet af rejsende, godsoverførsler osv. mellem Øst- og Vestdanmark, hvordan forholdet er i dag, og hvilken eksplosiv udvikling man havde forventet, da man fremkom med de første Storebæltsrapporter, tror jeg nok, ministeren må erkende, at der er sket en betydelig stagnation i trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, bl. a. fordi der jo er sket en erhvervmæssig udvikling i Jylland – især Østjylland – og en tilsvarende afmatning i Københavnsområdet. Vi har fået en mere ligelig udvikling i Danmark, og denne mere ligelige udvikling, den decentral udvikling, som vi fra venstres side har arbejdet på i mange år, har bl. a. haft som konsekvens, at rejsebehovet Øst-Vestdanmark er blevet mindre. Ministeren er givetvis bekendt med de tal, der foreligger, og debatten forleden om Kattegat-ruterne understreger, at der virkelig er sket en stagnation. Det synes jeg nok er en væsentlig ting, som burde have været med i ministerens bemærkninger, når han siger, at der efter hans mening ikke er sket noget væsentligt nyt.

Der er vel også sket en ændring på den økonomiske side, hvis vi ser på Danmarks økonomiske situation i dag i forhold til bare for et par år siden, og hvis vi ser på de enorme investeringsbehov, vi har på en række felter i vort samfund; jeg kan blot antyde energiområdet, der er mange andre. Også her tror jeg ministeren vil medgive, at der er sket en udvikling, en udvikling, man ikke bare kan trække på skuldrene af.

Må jeg slutte med at sige, at venstre altså finder, at der bør ske en udsættelse. Det betyder ikke, at vi mener, vi ikke skal have en bro, men bare at der i den øjeblikkelige økonomiske situation ikke er den fornødne øko-

[Svend Erik Hovmand]

nomiske baggrund for et så stort projekt. Men samtidig fastholder vi altså regeringen på det løfte, vi fik i forbindelse med august-forhandlingerne, om at få en prioriteringsplan forelagt før jul og få en debat på baggrund af disse planer i forbindelse med fremsættelsen her i tinget.

Jeg vil bede ministeren bekræfte, at vi fortsat vil kunne få disse planer forelagt så betids, at den endelige afgørelse kan træffes i dette ting, inden det er for sent, altså inden arbejderne skal udbydes i licitation; det tjener jo ikke noget formål først at tage en debat omkring disse overordnede finansielle spørgsmål på et tidspunkt, hvor løbet er kørt.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

For at vi nu ikke under resten af debatten skal være i tvivl, vil hr. Svend Erik Hovmand så ikke fortælle os, hvor mange år venstre mener at der skal ske en udskydelse? Det vil få betydning for resten af debatten her i dag.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg skal ikke på denne fredag eftermiddag sige skråsikkert et nøjagtigt åremål. Det vil jeg ikke, fordi jeg mener, at vi må se dette ud fra en meget saglig vurdering. Vi må se det i lyset af det meget store investeringsbehov, vi har på en række områder. Jeg har antydnet dem i mit indlæg, og jeg mener, det er nødvendigt, at vi indpasser disse investeringer, sådan at der bliver rimelighed i tingene. Vi mener ikke, at vi i dag er i stand til at sige, hvilke åremål der er tale om. Det kan vi ikke, før vi får denne investeringsplan forelagt.

Kjelgaard (KF):

Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Bernt Henriksen, ikke kan være til stede, skal jeg på det konservative folkepartis vegne komme med nogle bemærkninger til de to foreliggende forslag.

Vi er i det konservative folkeparti tilhængere af en fast forbindelse over Store Bælt, og når vi er det, hænger det sammen med vort ønske om at nedbryde den eksisterende toldmur mellem den vestlige og den østlige

del af Danmark. Det er dog urimeligt, at vi liberaliserer vor samhandel med en række lande, men opretholder en toldmur i vort eget land til stor gene for vort eget erhvervsliv. Vi ønsker broen, og som vi tilkendegav i begyndelsen af 1960'erne, er vi også principielt tilhængere af en privat finansieringsordning.

Om beslutningsforslag nr. B 5 skal jeg sige, at det konservative folkeparti i modsætning til SF tror, at broen kommer til at styrke samfundsøkonomien med bl. a. den følge, at beskæftigelsen, alt andet lige, forbedres. Som begrundelse for forslaget anfører SF, at DSB skal have mulighed for at etablere en rationel jernbane- og færgeforbindelse mellem Halsskov og Knudshoved. Det er efter min mening tågesnak og kan vel karakteriseres som en traditionel socialistisk abstraktion.

Erhvervslivet har brug for en bro, som ophæver den eksisterende konkurrenceforvridning mellem landsdelene, og hvor meget DSB end rationaliserer, så kan man aldrig præstere noget tilsvarende. Derfor afviser vi SFs forslag, og vi regner også med, at et flertal i tinget vil gøre det samme.

Om lovforslag nr. L 34 skal jeg sige, at det konservative folkeparti i december 1965, altså længe før fremskridtspartiet blev opfundet, fremsatte forslag til lov om privat finansiering af Storebæltbroen. Det var et fornuftigt lovforslag, som kun led af den ene fejl, at det ikke kunne samle politisk flertal. Vi har derefter stemt for den lov, fremskridtspartiet nu ønsker ophævet. Det er ganske interessant at konstatere, hvordan fremskridtspartiet også i denne sag har skiftet standpunkt nogle gange. I partiets økonomiske oversigt fra den 5. november 1973, altså efter lovens vedtagelse, er der afsat 200 mill. kr. mere, end andre partier på det tidspunkt ønskede afsat, til projektering af en Storebæltbro. I oktober 1975 siger man i sit program, punkt 111:

»Forberedelserne fremskyndes vedrørende en fast forbindelse over eller under Store Bælt.«

Op i et program fra august 1976 konstaterer man, at vi ikke har råd til at bygge en Storebæltbro, men siger tak til privatkonsortier, som vil bygge broer over Store Bælt, Østersøen eller andetsteds. Nu i 1977 vil man så helt droppe tanken. Det er fremskridtspar-

[Kjølgaard]

tiets holdning i denne sag. Tiderne skifter, og meningerne gør tilsyneladende det samme.

Som jeg allerede har nævnt, ser vi gerne den faste forbindelse etableret, og vi har også som nævnt stillet forslag om privat finansiering. Broen er som bekendt langt fremme i forberedelserne, men det forhindrer selvfølgelig ikke, at projektet senere kan overgå til privat finansiering, så forslaget er, ligesom SFs forslag, for øjeblikket uden interesse, og derfor vil vi afvise det.

Langsted (CD):

Det er jo en interessant debat, for her har vi to forslag, som er fremsat af hver sit – man kan næsten sige – fløjparti i tinget. Så kan man stille spørgsmålet: hvorfor ønsker nu disse fløjpartier en udskydelse af et så vigtigt anlægsprojekt som en bro over Store Bælt? Det er nok ud fra modsatte synspunkter på en eller anden måde, men disse synspunkter er for mig at dømme i realiteten lige verdensfjerne, for de vidner i virkeligheden om en manglende tro på samfundets fremtid. Samtidig ser vi, at venstre, til trods for at det er et parlamentarisk skolet parti, springer fra en vedtagelse, de vistnok har været med til før, under påberåbelse af en aftale i augustforlig II, som man måske kunne kalde en rottefældeklausul – eller det nu sådan, at rotterne springer, ikke fra borde, men fra broen?

Som vi udtrykte det i sommer, da vi blev spurgt om det: fordi der er kommet et nyt folketing, behøver man ikke at lave alle love om. Det er ikke en knallertparagraf, der skal ændres, men i dette tilfælde en betydelig anlægslov, som vi her står og diskuterer. Enhver har det i sin magt at købe en knallert, men det er ikke hvem som helst beskåret at købe en Storebæltsbro, det viser forskellen i perspektiverne.

Det er i denne forbindelse, vi vil hævde et helt andet syn på samfundet og samfundets behov. For os er den faste forbindelse – jeg fristes næsten til at sige de faste forbindelser, for vi kan godt tænke os flere – det nødvendige led i det, man i udviklingslandene kalder en infrastruktur, altså den overordnede planlægning. Og hvorfor skal vi da ikke regne os selv som et land i stadig udvikling? Den eller de faste forbindelser er af afgørende betydning for et samfunds udvikling ved

at medføre lave transportomkostninger og effektivere transportforhold i det hele taget, ved på en helt anden måde at binde landsdelene sammen og derved at give bidrag til en øget udvikling, til en øget trivsel og en øget vækst i samfundet.

For at opnå sådanne mål ser vi intet som helst odierst i at låne den nødvendige kapital, heller ikke hvis det skal ske i udlandet. Jeg vil have lov til at hævde, at vi på den måde giver udtryk for et helt andet positivt samfundssyn end det, der karakteriserer forslagsstillerne og deres to partier. Vi tror nemlig på fremskridtet og vort samfunds fremtid.

Vi har diskuteret de foreliggende forslag i gruppen. Nu er det sådan, som man ved, at for at blive folketingskandidat for centrumdemokraterne, så skal man gå 150 pct. ind for både EF og NATO, men det skal man ikke for Storebæltsbroen. Jeg kan dog røbe, at i gruppen er der 100 pct.s opbakning bag dette, at Storebæltsbroen bør bygges, eller at vi skal have en fast forbindelse mellem landsdelene.

Nu er det jo nok sådan, at forslagene går i udvalg, men for os vil det blot være en basis for at få en detaljeret redegørelse fra ministeren om, hvor vi står med hensyn til projekteringen og andre forberedelser til broens bygning. Jeg så for nylig, at direktøren for Statsbroen Store Bælt er rejst til Japan for at studere broer. Så kan man stille det spørgsmål, som vi nok også kommer til at stille i udvalget, hvis der bliver en seriøs udvalgsbehandling: hvad bliver resultatet for jernbanetraffikens vedkommende? Der har været talt om, at man skulle køre langsomt over broen og derigennem spare penge. Bliver der 4 eller 6 spor til vejtrafikken, og hvorfor?

Udvalget og folketinget har krav på at blive holdt stadig orienteret om et så vigtigt anlægsprojekt. Er alle nye muligheder gennemprøvet? Der er andre nye muligheder. Jeg har selv i sommer spurgt ministeren, om man har tunnelbygningsmuligheder i stedet for et broprojekt, efter nye principper, og jeg kunne godt tænke mig, at ministeren tog det op igen.

Det er godt nok ikke en knallertlov, vi diskuterer, men vi har lov, ret til at ændre, så længe vi endnu ikke er nået til det kritiske punkt, at nu er det slut, nu skal broen bygges, eller nu skal noget andet gøres, for vi skal binde landsdelene sammen.

[Langsted]

Ud fra den betragtning vil vi med positivt sind deltage i udvalgsarbejdet med det endemål at opnå den optimale løsning for landet.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg skal ikke bebrejde hr. Langsted, at han ikke har fulgt debatten omkring Storebæltsbroen så tæt, som han måske burde have gjort det. Men hans bemærkninger om rotter og mus og jeg ved ikke hvad i forbindelse med augustforliget skal ikke have lov til at hænge i luften.

Jeg vil gerne gøre hr. Langsted opmærksom på, at vi naturligvis i venstres gruppe har delte opfattelser i hele spørgsmålet om Store Bælt og bro eller tunnel osv., som der er i alle andre grupper, men en meget betydelig del af venstres gruppe har for adskillige måneder siden stillet forslag om en udskydelse af dette projekt, og hele venstres gruppe foreslog i forbindelse med finanslovbehandlingen i marts måned i år en udskydelse af dette projekt. Hr. Langsted skal altså ikke tro, at der findes hverken muse- eller rottefælder i forbindelse med augustforliget, og at det skulle være det, der er årsag til, at jeg har sagt det, jeg har sagt i dag. Det er en linje, som venstres gruppe i lang tid har stået for. Jeg tror mere, det er et udtryk for dårlig samvittighed, at han blander disse smådryd ind i debatten.

(Kort bemærkning).

Langsted (CD):

Jeg ved ikke, hvorfor jeg skulle have dårlig samvittighed, men jeg kan henvise til, at hr. Svend Erik Hovmand selv henviste til augustforlig II og de forhandlinger, der blev ført dengang. Selvfølgelig ved jeg godt, at hr. Svend Erik Hovmand og venstres gruppe i det hele taget – i hvert fald flertallet af venstres gruppe – er meget negativt indstillet over for anlægsarbejder, både vejanlæg og Storebæltsbro.

Kanstrup (DKP):

Man kunne jo fristes til at tro, når man ser disse forslag, at de tog sigte på en ny byggeteknik, idet man havde fundet en eller anden form, hvorved man kunne skyde broen ud. Når man ved, hvor mange gange den

sag har været behandlet i folketinget, så er det næsten for meget, at vi endnu en gang skal have den til behandling – især når man ved, med hvor klart flertal den er vedtaget. Det kan ikke undre, at der til tider i befolkningskredse opstår tanker om, at det vist nok er pjat, man behandler i folketinget; den slags sager kan måske nære sådanne tanker.

Efter at have læst fremskridtspartiets meget modsigende bemærkninger til lovforslaget igennem kunne man faktisk med en meget let omskrivning formulere bemærkningerne sådan, at der skal ikke herske nogen tvivl om, at fremskridtspartiet vil forsøge at blæse og have mel i munden samtidig. Så kort kunne forslaget faktisk begrundes. Går vi hele serien af bemærkninger igennem, som følger lovforslaget – og som nok kan undre, når man ved, at partiet i hvert fald tidligere har haft den officielle linje, at man var imod papirusseri – så står der dog tilbage, at man har noget imod statsbyggeri af en Storebæltsbro, men man har intet imod privatbyggeri af en Storebæltsbro. Man har intet imod, at et privat selskab – og jo i sidste ende et privat monopol – får ret til at sikre forbindelsen mellem Øst- og Vestdanmark. Dette monopolforetagende skal også have ret til – fremskridtspartiet kalder det vist nok kapitalafkast eller forrentning af kapitalen, vi andre kalder det ren og skær profit.

Vi er absolut ikke tilhængere af lovforslag, som siger, at vi ikke skal have en Storebæltsbro. Vi er heller ikke tilhængere af, at en Storebæltsbro skal bygges for private midler eller af private koncerner for at sige det mere korrekt. Vores holdning er den – og det er muligt, det er en gentagelse, men det er sagen her jo også – at vi går ind for at få bygget den bro over Store Bælt, naturligvis stats-ejet. Vi gør det af mange grunde.

I en tid, hvor man gennem EF forsøger at gøre Hamburg til landets nye hovedstad og til trafikcentrum for hele Jylland, er vores holdning, at vi skal have en Storebæltsbro, faktisk blevet yderligere forstærket. Man taler i bemærkningerne om krisetider og hensyn til skattekroner. Her må man vistnok henvise til, at under 1930ernes kriser kunne man gennemføre projekter, som målt i datidens kroner og efter datidens forhold var langt større og ville belaste langt mere, men man gjorde det for at afhjælpe ledigheden.

[Kanstrup]

Der tales om skattekroner og om omkostninger osv. ved at bygge en Storebæltsbro. Her piber fremskridtspartiet. Vi kunne ønske det samme piberi, når det drejede sig om bevilninger til militæret eller noget andet nyt og moderne, man har fundet på her på tinge, nemlig statstilskud til private arbejdsgiver-virksomheder. Her er det, som om man knap tager det samme hensyn til skattekronerne.

Dernæst vil jeg godt gøre et par bemærkninger om SFs beslutningsforslag. Vi må her konstatere, at man har et standpunkt, indtil man tager et nyt. Det har SF i hvert fald i denne sag.

For mig har socialisme altid stået som noget med at man skulle udnytte teknikken for at give mennesker bedre levevilkår, man skulle udnytte de tekniske fremskridt for at skaffe mennesket kortere arbejdstid og overheadet en bedre måde at leve på. Det er mig derfor på sin vis uforståeligt, at SF nu er hoppet på den anden vogn og siger: vi skal ikke have en bro – en bro, som faktisk på mange måder kunne være med til at give bedre leveforhold.

Jeg har også bemærket mig, at SF siger i sin begrundelse for beslutningsforslaget, at man ved bygning af broen yderligere vil gældsætte landet for 5,3 mia kr. Jeg går ud fra, at man også i SF er klar over, at i hvert fald dele af moderne brobyggeri ikke absolut behøver at være import af råstoffer udefra, men at en væsentlig del af moderne brobyggeri baseres på råstoffer, vi selv har. Det ene kunne vi måske sige var arbejdskraften, og det andet er den cement, som man mange gange bruger, så det kan vist ikke passe, at en Storebæltsbro ubetinget vil belaste handelsbalancen.

Jeg vil i al venskabelighed sige til forslagsstillerne fra SF, at jeg faktisk synes, man skulle stå af den vogn igen, for ligesom den internationale arbejderklasse har lært, at man ikke kan løse sine beskæftigelsesmæssige problemer gennem maskinstormeri, på samme måde må man erkende, at dansk arbejderklasse ikke kan løse nutidens ledighedsproblemer ved brostormeri. Der skal helt andre midler til i kampen for mere beskæftigelse. For os at se vil brobyggeri betyde mange nye arbejdspladser, men for os at se må det knyttes sammen med – og det gælder ikke kun brobyggeri, det gælder generelt, hvor man taler om teknikken indførelse – at de

mennesker, som på grund af en forbedret teknik umiddelbart bliver ledige, skal sikres arbejde. Det kan bl. a. ske ved, at man nedsætter arbejdstiden. Det kan ske ved, at man giver disse mennesker længere ferie.

Vi har altså den opfattelse, at et brobyggeri vil være en samlet fordel for landets trafik, men det vil også være en økonomisk fordel, og det vil faktisk også give muligheder for, at det arbejdende folk måske kunne få nogle små forbedringer på det område. Vi er altså for brobyggeri, og vi er for, at det er en stats-ejet bro, og at den kommer i gang hurtigst muligt.

Jeg tror, man har forstået på mine bemærkninger, at kommer lovforslagene til udvalgsbehandling, så vil vi ikke medvirke til nogen positiv behandling.

Niels Helveg Petersen (RV):

Som hr. Kjelgaard mindes også jeg fremskridtspartiets barndom i dag. Jeg husker bemærkninger fra kampagneleder hr. Glistrup om, at landets papirnussere, især kontorchefer og departementschefer, skulle sendes ud og udstyres med en skovl og give sig i kast med at bygge Storebæltsbroen. Men det er jo snart nogle år siden.

Stribevis af monumenter over storladne, senere opgivne trafikprojekter har vi jo i forvejen. Vi har Saltholm, søringen, Citybanen, og man spørger jo sig selv, om listen snart kan forlænges med Storebæltsbroen.

Der var jo ikke megen vaklen i trafikministerens tale. Broen var vedtaget, broen skulle bygges. Alligevel lurer en vis usikkerhed. Der gennemføres, bl. a. efter ønske fra vor side, en økonomisk analyse af de store offentlige investeringsopgaver i de kommende år. Det var ønsket, at investeringsopgaverne kunne være drøftet allerede i august, men regeringen ønskede tid til at foretage en grundig analyse af landets økonomiske muligheder for at få opfyldt den stribe af investeringsønsker, der foreligger. Den analyse vil vi i folketinget selvsagt få kendskab til. Vi håber, det kan ske inden for den tidsfrist, som regeringen selv har sat, nemlig før jul.

Den radikale folketingsgruppe er tilhænger af en fast forbindelse. Vi anser det for ønskeligt og vigtigt, at landsdelene knyttes sammen. Det er vores principielle udgangspunkt. Vi venter med spænding på priorite-

[Niels Helvøg Petersen]

ringsplanen. Vi har selv ønsket en sådan prioriteringsplan udarbejdet, og vi er selvfølgelig også rede til på den baggrund at lade analysen over offentlige investeringer indgå i vurderingen af tidspunktet for bygning af den faste forbindelse.

Den egentlige afvejning af Storebæltsbroens og den faste forbindelses udførelse i forhold til andre investeringsopgaver må afvente tilvejebringelsen af regeringens oplæg. Først når det foreligger, vil den egentlige, endelige afvejning kunne foretages.

Inge Krogh (KrF):

Jeg mindes sådan set ikke fremskridtspartiets barndom, men jeg mindes min egen barndom i Odense, hvor man allerede dengang meget kraftigt diskuterede en forbindelse over Store Bælt. Allerede dengang fornemmede jeg, at det var et stærkt ønske, i hvert fald i Odense, for erhvervslivets skyld at få denne forbindelse.

Jeg vil i øvrigt også henholde mig til udtalelsen fra Fyns amtsråd om, at man ønsker denne forbindelse så hurtigt som muligt, netop for at knytte vore danske landsdele nærmere sammen. Jeg mener, det vil være af meget stor betydning for udviklingen af erhvervslivet på Fyn, at man får en sådan forbindelse.

Jeg ved vel, at der kan være problemer for Fyn, bl. a. vedrørende indførelsen af forbindelsen ved Nyborg. Jeg håber, at det problem vil kunne løses, eventuelt ved at man laver en tunnel, så at man undgår at ødelægge strømforhold og kysten ved Nyborg.

Som det fremgår af mine bemærkninger, går kristeligt folkeparti ind for, at forbindelsen kommer så hurtigt som muligt.

Ib Christensen (DR):

Vi burde for længst have haft denne faste forbindelse over Store Bælt. En særlig dansk ubeslutsomhed og det forhold, at man har anvendt de penge, som bilister og vognmænd i årevis har betalt, til mange andre ting, har gjort, at vi nu endnu en gang har denne diskussion.

Retsforbundet er principielt tilhænger af en fast forbindelse over Store Bælt. Det er formentlig også mest hensigtsmæssigt, at man laver forbindelse både for vejtrafik og for tog, for ellers risikerer man at indskibe sig i

en løsning, som vil være meget kortsynet. Jeg synes, de seneste oplysninger, der er kommet frem gennem pressen om, at man måske teknisk kan lave en tunnel i stedet for en bro og alligevel have vejforbindelsen med, bør analyseres.

For os spiller det en rolle, at også hensynet til den kollektive trafik taler for en fast forbindelse over Store Bælt. Den dag man kan køre i tog fra Københavns centrum til Århus' centrum på et par timer, kan man måske spare investeringer i indenrigsflugtrafikken, og man kan i øvrigt gavne den kollektive trafik og derved spare på den individuelle trafik.

Dertil kommer EF-medlemskabets tendens til at trække det vestlige Danmark mod syd og til at formindske forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark. Også det er et argument for en fast forbindelse. Videre kan man anføre, at Store Bælt i øjeblikket fungerer som en slags toldgrænse. Der er derfor gode argumenter for den faste forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark.

Når vi alligevel har denne diskussion, så skyldes det jo økonomiske hensyn. Den store udenrigsgæld, statsfinansernes meget misereable stilling og energikrisens virkninger for trafikudviklingen m.m. plus beskæftigelseshensynet gør efter vores opfattelse, at det kan være rimeligt at få nye undersøgelser og analyser igangsat vedrørende det tidspunkt, hvor rentabiliteten vil være til stede for den faste forbindelse.

Vi mener også, det kan være rimeligt at undersøge, om private kræfter ville være interesserede i at bygge denne faste forbindelse – i erkendelse af, at staten nu altså i indtil flere menneskealdre ikke har kunnet tage sig sammen til at få den iværksat i praksis. Men afgørende må i så henseende selvfølgelig være, at der sikres samfundsmæssigt rimelige betingelser for en sådan mulig privat finansiering; ellers er vi selvfølgelig ikke interesserede. Hvis ikke sådanne absolut samfundsmæssigt rimelige betingelser kan opfyldes fra privat side, hvis man overhovedet er interesseret, så bør staten selvfølgelig løse denne opgave.

Vi finder, at der snarere end for en umiddelbar beslutning, som fremskridtspartiets forslag og SFs forslag indicerer, er behov for disse nye undersøgelser og analyser, som og-

[Ih Christensen]

så ministeren berørte i sin tale, før man tager endelig stilling,

Dette spørgsmål er jo ikke noget ideologisk spørgsmål. Det er absolut et tværpolitisk anliggende, og der er næppe det parti i folketinget – måske med en enkelt eller to undtagelser – som ikke har delte opfattelser. Der er også i retsforbundets gruppe nogle nuancer med hensyn til, om man skal have denne faste forbindelse nu eller man skal udskyde den. Men vi mener ikke, at det er godtgjort i forslaget fra SF, at den skal udskydes, specielt ikke at den skal udskydes netop til 1990, og vi ser derfor hen til den prioriteringsplan, som ministeren har bebudet, gerne suppleret med yderligere undersøgelser og analyser af den karakter, som jeg her har nævnt.

Tyroll (VS):

Spørgsmålet om en forbindelse over Store Bælt har jo været til debat her i salen før, og vi har hver gang gjort opmærksom på, at vi for vores vedkommende er klart modstandere af, at man etablerer en sådan forbindelse. Vi har også hevet argumenterne frem gang på gang. Udviklingen i trafikken modsiger, at en sådan forbindelse skulle være nødvendig. Det har vi også haft oppe, som andre har nævnt, i forbindelse med de seneste debatter her, f. eks. i forbindelse med debatten omkring Kattegatruterne og udviklingen i det behov for overførsel af biler, som ligger til grund for de skuffede forventninger på Juelsminde-Kalundborg Linien.

Vi har også været inde på som et led i disse konstateringer, at den nuværende kapacitet på færgeområdet er fuldt ud tilstrækkelig, og at man selvfølgelig også vil være i stand til at forbedre den serviceydelse, der er på det område for øjeblikket, specielt ved at forbedre mulighederne for at overføre togtrafik over Store Bælt. Vi ser gerne sådan nogle udviklinger sat igennem i stedet for.

Når vi dertil lægger, at brobyggeriet vil prioritere biltransporten og vil give en stærk trafik hen over Fyn, stærkere end vi ser det i dag, og vi ser på de miljømæssige konsekvenser, der vil være deraf, ja, så bliver det samlede svar for vores vedkommende, at vi finder andre investeringer væsentligere end den investering, som man vil foretage i en fast Storebæltsforbindelse.

Man kunne pege på vanskelighederne med at nå frem til en investering i de 40.000 boliger, som har været oppe gang på gang, og også her sige, at det er horribelt med de prioriteringer, der foretages fra regeringens side og fra flertallets side her i salen.

Vi finder heller ikke, at egnsudviklingsargumenterne kan tillægges særlig styrke, for alle tidligere etableringer af forbindelser har vist, at der er en tendens til, at det bliver de eksisterende centre, der bliver udviklet, og at de bare får et nyt opland. Vi mener også, at det er lidt mystisk at høre, at man argumenterer for en Storebæltsbro ved at henvise til de kaotiske udviklinger, som det kapitalistiske system i Europa bevirker, altså argumenterer for denne Storebæltsforbindelse, fordi man ikke har andre muligheder for at få kontrol over denne udvikling end ved simpelt hen at fortsætte denne vækstproblematik. Det skurrer selvfølgelig alvorligt i vores ører.

Med hensyn til de foreliggende forslag så vi altså hellere en direkte ophævelse af den eksisterende lov end den udskydelse, som SF lægger op til, det er helt klart. Men selvfølgelig vil vi da også være indstillet på at medvirke til en udskydelse, som kan medvirke til, at man får en kraftigere belysning af bl. a. de fremtidige udviklingsmuligheder, som dog i væsentlig grad har skiftet karakter i den seneste tid, hvor den vilde vækst i biltrafikken, som ellers har fundet sted, efterhånden heldigvis er ved at aftage noget. Man vil åbenbart fortsat prøve på at stimulere biltrafikken, og det vil vi ikke være med til. Det ville være fordelagtigt, hvis vi kunne få en udskydelse, og derfor vil vi godt overveje at medvirke til forslaget fra SFs side.

Når vi ser på fremskridtspartiets forslag, lovforslag nr. L 34, så kan vi selvfølgelig tilslutte os selve teksten i lovforslaget, men jeg må nok sige, når jeg ser på bemærkningerne til lovforslaget, at der er nok en del af bemærkningerne, som vi ikke umiddelbart kan tilslutte os.

Selvfølgelig kan vi ikke tilslutte os, at den faste forbindelse over Store Bælt skal bygges så hurtigt som muligt, alt efter hvad økonomien tilsiger. Her er det stadig væk det samfundsøkonomiske, der er det afgørende for VS, og samfundsøkonomisk vurderer vi det altså sådan, at broen eller den faste forbindelse ikke skal etableres.

[Tyrol]]

Dernæst kommer de sædvanlige ting, som vi havde fremme forleden dag, med hensyn til takstpolitikken på Store Bælt, hvor det er fremskridtspartiets intentioner at stimulere transporten pr. lastbil eller pr. bil i det hele taget og dermed fastholde den nuværende skæve udvikling med de omfattende negative miljømæssige konsekvenser. Det kan vi selvfølgelig ikke medvirke til.

Vi er i VS enige i, at styrelsen for Statsbroen Store Bælt ikke skal fortsætte projekteringsarbejdet, men det er nok ud fra andre holdninger end dem, der er til stede hos fremskridtspartiet.

VS afviser også ideerne om at lade et privat selskab opføre en fast forbindelse, selvfølgelig ud fra de profitinteresser, der i givet fald vil være forbundet dermed, hvad også andre har været inde på.

Der er faldet nogle bemærkninger i løbet af debatten i dag om, at man burde fremme en prioriteringsplan, nogle analyser skulle lægges på bordet, og det skulle ske før jul. Jeg synes, det er vigtigt, at vi får nogle klare oplysninger fra trafikministeren om, hvordan og hvorledes det egentlig forholder sig, hvor presserende det er at få en afgørelse om disse spørgsmål. Det vil sige: hvornår er den nøjagtige dato for udbydelse af licitation på brobyggeriet eller på den faste forbindelse her? Det kunne være rart nok at vide, idet vi må have garanti for, at det er muligt at foretage overvejelserne i udvalget, før der bliver iværksat et sådant licitationsarbejde, hvorved man kommer ind i yderligere forpligtelser. Vi vil meget gerne have en klar oplysning om det, så den kan gå med ind i udvalgsarbejdet.

Må jeg sige til bemærkningerne om, at der skulle være en manglende tro på samfundet forbundet med ikke at ville have denne faste forbindelse over Store Bælt: ja, det kommer så sandelig an på, hvad det er for en del af samfundet, man tror på. Forbindelsen over Store Bælt hænger for venstresocialisterne at se sammen med en tro på en fortsat vækst i det kapitalistiske samfund og et forsøg på at stimulere den blinde vækst, som der i meget høj grad har været tale om, og det kan vi selvfølgelig ikke medvirke til. Når vi går ind for en mere samfundsøkonomisk indstilling til disse problemer, så er det selvfølgelig ud fra en vurdering af, at vi må økonomisere med ressourcerne, og vi mener i denne forbindelse, at det er helt andre ting, der skal

lægges vægt på. Det er sagt fra kommunisternes side, at der i en fast broforbindelse skulle ligge muligheder for en bedring af arbejderens vilkår. Det finder vi ikke. Vi finder, at ved en udbygning af den kollektive trafikform og ved besparelser med hensyn til den udvikling, der er inden for biltransporten, ville der være langt flere ressourcer til rådighed for en egentlig forbedring af det store flertals levevilkår her i landet, og det er den udvikling, vi i højere grad tilstræber end disse projekter, som mest er tilvejebragt eller søges tilvejebragt for at stimulere privatkapitalens interesser, privatbilismen.

Hvis det endelig skal være, at der skal etableres en forbindelse, så har vi også tidligere sagt, at vi hellere ser, at man laver en togtunnel og dermed virkelig foretager den opprioritering af den kollektive trafik, herunder togtransporten, som man snakker så meget om. Det kunne jo være et forslag for trafikministeren at arbejde videre med.

Tredje næstformand (Nathalie Lind):

Ordføreren for forslagsstillerne vedrørende beslutningsforslag nr. B 5 om udskydelse af anlæg af en bro over Store Bælt, hr. Ole Henriksen, har ordet.

Ole Henriksen (SF):

Det har jo været en noget blandet modtagelse, som man kunne forvente det. Jeg mener at kunne konstatere, at de fleste partier i hvert fald officielt fastholder de standpunkter, som de hidtil har haft, men jeg synes også, man må konstatere, at der alligevel fra de ordførere, som taler for en Storebæltsforbindelse, er givet udtryk for, at der ikke i deres enkelte grupper er helt klart flertal for, at man ikke skal overveje at udskyde en fast forbindelse.

Vores beslutningsforslag har tre sigter. Der er spørgsmålet om finansieringen, der er spørgsmålet om de trafikale følgevirkninger ved bygningen af en bro, og så er der spørgsmålet om beskæftigelsen, såvel i al almindelighed som i forbindelse med de bivirkninger, der vil være, når man bygger broen.

Hvad angår det første, spørgsmålet om finansieringen, har vi anført i vores bemærkninger, at der vil blive optaget lån i udlandet. Nu ved jeg ikke, om jeg er dygtig nok til at læse finansloven, men jeg ser i anmærknin-

[Ole Henriksen]

gerne til finansloven, at godt nok skal der optages et indenlandsk lån på 5,3 mia kr., men der står videre i anmærkningerne, at lånet forudsættes senere refinansieret ved udenlandsk lånoptagning. Således er det beskrevet i finansloven, og det, jeg har bemærket i den forbindelse, er, at der skal refinansieres. Om det så lige bliver de 5,3 mia kr., ved jeg ikke, men det er i hvert fald sikkert, at udenlandsk gæld vil der komme. Det følger af anmærkningerne til finansloven. Dermed har jeg også over for ministeren givet udtryk for, at vi ikke kan dele den opfattelse, at det ikke vil give en øget gældsætning til udlandet.

Noget andet er, at brobyggeriet efter min opfattelse er et prestigeprojekt, som ikke bør have den prioritering i forhold til andre anlægsopgaver, som ligger for i dagens Danmark. Det er bl. a. spørgsmålet om gasledninger osv. Også hele vores socialvæsen trænger til at få en øget finansiel indsprøjtning. Når regeringen til sin tid kommer med en prioriteringsliste, så er det i hvert fald mit håb, at Storebæltstroen er placeret så langt nede, at det rent faktisk først kommer til at blive omkring 1990, man kan tage fat på bygningen af en Storebæltstro.

Man kunne selvfølgelig også have skrevet i bemærkningerne, at det ville være rimeligt at sige: vi bygger ikke den bro, før der er overskud på vores betalingsbalance. Det ville have været en udmærket formulering. Det kunne da godt være, SF var til at tale med til den tid, også hvis vi havde fuld beskæftigelse. Vi har ment, at 1990 er et godt tal, bl. a. fordi DSB har en »Plan 90«, som opererer med visse investeringer omkring færgetrafikken op til 1990, og hvoraf det klart fremgår, at man vil være i stand til at forbedre betjeningen af privatbilerne og den kollektive trafik, så at betjeningen bliver betydelig bedre, end den er i øjeblikket. Det er nemlig forkert at sammenligne Storebæltstroen med den trafikale situation, der er på Store Bælt i øjeblikket, idet man sejler med forældet materiel, hvilket giver dårlige vilkår for at føre passagerer og gods over. Når den plan føres igennem, som DSB har lagt frem, så vil der være helt andre forudsætninger for at bedømme broen i et andet lys. Det er det, der er årsagen til, at vi skriver 1990.

En idé, som har været fremme i den offentlige debat, er, om man ikke kunne lægge

skinnelegemet om, således at man førte togene over ved Halsskov-Knudshoved. Man kunne bede DSB om at foretage en planlægning på det område. Det ville jo tilgodese en hel del af dem, som ønsker at komme en halv time før til Århus. Der vil i hvert fald være muligheder for at komme en 20-25 minutter hurtigere over med nye færger og med en omlægning af skinnelegemet til Halsskov-Knudshoved. Dermed kunne man få sat det tempo op, som nogle ønsker at vi skal have på her i tilværelsen. Det ønske kunne man tilgodese på den måde.

Forslaget skal også ses i andre belysninger, f.eks. i forbindelse med den almindelige færgesituation i landet, som vi diskuterede forleden dag. Det er jo ikke bare Storebæltsoverfarten, der er interessant i denne forbindelse. Det er jo også spørgsmålet, om man kan få en trafikomlægning, således at de i øjeblikket private rederier, som siges at være i klemme, får mulighed for at blive inddraget i den samlede trafikplanlægning. Vi er hvert fald ikke et øjeblik i tvivl om, at det vil være uheldigt for det danske samfund i det øjeblik, hvor vi har en Storebæltstro, og hvor vi har fået en sådan flaskehals, at al trafik kommer til at gå den vej over. Vi vil miste masser af arbejdspladser, ikke bare på Store Bælt. Det er rigtigt, at efter DSBs plan vil det i 1990 ikke dreje sig om så mange mennesker, som det gør i dag, men man skal yderligere lægge de private ruters mandskab til og alle de servicefunktioner, som betjener disse færger. Vi har taget højde for, at DSB har mindre mandskab på Store Bælt, men vi har også taget de øvrige forbindelser med, når vi siger, at det er mindst 3.000 mennesker, som vil blive ramt af arbejdsløshed ved åbningen af en Storebæltstro.

I forbindelse med beskæftigelsen er det i øvrigt et spørgsmål, om brobyggeriet er så beskæftigelsesfremmende. Hvad ved vi egentlig om, hvad der kommer i gang, og hvem der får de licitationer? Der er jo noget, der hedder EF i denne forbindelse. Når denne Storebæltstro skal udbydes i licitation, er der jo ingen tvivl om, at det bliver en EF-licitation, man må udbyde det i, da det vil koste over 1 mill. regningsenheder at bygge broen. Derfor har vi ingen garantier for, at det er dansk arbejdskraft, der vil blive beskæftiget på broen, i hvert fald ikke i det omfang, som nogle håber på.

[Ole Henriksen]

Jeg synes også, man må nævne spørgsmålet om værfterne, idet en Storebæltbro vil give en helt klar forøgelse af vore værftsproblemer. Beskæftigelsen på værfterne med bygning af moderne færger kommer ind i billedet. Det synes jeg også skal regnes ind i hele beskæftigelsesdiskussionen, når man snakker Storebæltbro.

Der har været snakket en del om, at der er en toldmur ned igennem Store Bælt. Jeg har selv lidt svært ved at forstå det argument. Jeg ved da godt, man skal betale for at komme over, men jeg vil da godt have et svar på, om det bliver billigere at komme over en Storebæltbro, end det i dag er at komme over med færgerne. Det er der vel ingen der kan give nogen garanti for. Slet ikke, hvis fremskridtspartiet får gennemført sit forslag om, at en eller anden oliesheik skal finansiere en Storebæltbro og have sin forrentning hjem igennem 25 eller 30 år – eller til evig tid, hvad ved jeg? Så vil det vistnok vise sig, at det bliver betydelig dyrere at komme over en Storebæltbro, end det rent faktisk vil være at komme over med færgedrift. Derfor kan jeg altså ikke se, at man ved bygningen af broen ophæver den toldmur, som man påstår der er. Jeg ser snarere et problem i, at det bliver dyrere at komme over.

Hr. Ib Christensens bemærkning om, at EF vil trække Danmark skævt, tror jeg ikke rigtig på. Færgerne kan nok klare det problem. Problemet med, at EF trækker i Danmark, løses ikke ved, at vi får en fast forbindelse. Noget andet er, at der måske trækkes så meget fra EF, at vi ryger derned, også Sjælland, også med den faste forbindelse. Ideen med en skævtrækning tror jeg altså ikke på, selv om jeg da principielt er enig med hr. Ib Christensen i, at EF er et stort problem også i denne forbindelse.

Der har været givet nogle tilsagn om, at man ville kigge seriøst på problemerne i udvalget, og vi glæder os til at prøve at få opklaret de problemer, som ligger. Jeg synes, det er forkert at sige, at der fra 1975, da man vedtog loven, og så til nu ikke er sket nogen ændring i forudsætningerne for at bygge broen. Jeg synes nok, man bør diskutere, om der ikke er andre ting, der trænger sig på, og om perspektiverne, både hvad privatbilisme og også hvad godsmængder osv. angår, egentlig forudsætter, at vi har denne faste forbindelse.

Må jeg i denne forbindelse sige om fremskridtspartiets forslag, at det er nok forkert, som en ordfører sagde, at det er det samme ud fra hver sin forudsætning, som gør sig gældende med SFs forslag og med fremskridtspartiets forslag. Det er ikke rigtigt, for fremskridtspartiet gør jo tydeligt opmærksom på, at de vil have bygget en bro – jo før, jo hellere, står der i bemærkningerne – den skal bare være finansieret af privat kapital. Formentlig vil det blive udenlandsk kapital. Ud fra den modsætning, der ligger her, kan vi altså ikke være enige med fremskridtspartiets bemærkninger. Men selve lovteksten, som er foreslået af fremskridtspartiet, vil selvfølgelig indgå på samme måde som vores eget forslag i den udvalgsbehandling, der skal finde sted.

Tredje næstformand (Nathalie Lind):

Ordføreren vedrørende lovforslag nr. L 34 om udskydelse af Storebæltbroens bygning, hr. Glensgård, har ordet.

Glensgård (FP):

Af de to forslag, vi behandler her i dag, er SFs forslag det næstbedste. Det er således, som ministeren har sagt – og det blev også gentaget af ordføreren for SF – at fremskridtspartiet ønsker Storebæltbroen bygget så hurtigt som overhovedet muligt. Derfor er der ikke nogen forskel på de bemærkninger, som fremskridtspartiet har fremsat i 1973, 1975, 1976 og 1977, i hvert tilfælde hvad angår hensigten.

I den forbindelse vil jeg godt lige tage fat i hr. Kjelgaard, for det var hr. Kjelgaard, der tog nogle af disse bemærkninger frem. Nu er det således, at fremskridtspartiet ikke er konservativt, det skal jeg ærligt indrømme. Vi er altså ikke således indstillet, at når først vi har taget en beslutning, så holder vi fast ved den ud i al fremtid. I den henseende er vi altså ikke konservative.

I 1973 mente vi at have råd til at fremskynde en Storebæltbro. I mellemtiden er der sket det, at vi har haft en venstremindretsregering, som ikke kunne klare økonomien, og vi har haft en socialdemokratisk mindretsregering, som direkte har forværret vores økonomiske problemer. Det er klart, at jo længere regeringen sidder, jo hurtigere må vi have andre ting stoppet. Nu er vi altså kommet så vidt, at statsminister Anker Jør-

[Glensgård]

gensen har ført landet så langt ud, at vi ikke er i stand til at gennemføre Storebæltprojektet på nuværende tidspunkt.

Hr. Kjelgaard – og jeg tror også hr. Ib Christensen – var inde på problemet omkring en toldmur. Hr. Kjelgaard sagde noget i retning af: det er underligt, at vi skal have en toldmur ned igennem Store Bælt. Jeg kan sige til hr. Kjelgaard, at den »underlighed« opstår f. eks. ved, at det konservative folkeparti ikke stemmer for fremskridtspartiets ændringsforslag til finansloven om at nedsætte overfartstaksterne på Store Bælt. Men det er muligt, hr. Kjelgaard ikke er klar over, at det ikke er DSB, der fastsætter taksterne, men finansudvalget. Toldmuren ned igennem Store Bælt er altså politisk bestemt. Det er et flertal i folketinget, der har fastsat denne toldmur.

Hr. Kjelgaard sagde videre, at når vi fik Storebæltbroen, så var det problem overstået. Jeg tror nok, trafikministeren vil bekræfte, at det problem stadig væk vil eksistere, selv når vi får en Storebæltbro. I hvert tilfælde har trafikministerens forgænger skrevet i bemærkningerne, at den skal finansieres ved hjælp af bropenge. Derfor bliver det igen finansudvalget, der skal afgøre, på hvilket niveau disse bropenge skal ligge. Det vil jeg i hvert tilfælde gerne bede ministeren bekræfte.

Hr. Svend Erik Hovmand var med lange ord og stor tale inde på at fortælle noget om, at venstre egentlig gerne ville udskyde bygningen, men på den anden side ville man også gerne se på rapporten. Venstre mente dog på nuværende tidspunkt, at der bør ske en udsættelse. Det, der ligger i fremskridtspartiets forslag, er en udsættelse på et ubegrænset antal år, for vi ved ikke, hvornår vi får genoprettet økonomien, så vi igen kan klare at finansiere en Storebæltbro.

Jeg vil gerne slå fast, at når vi ønsker at ophæve loven fra 1973, så er det ud fra de betragtninger, som bl. a. kristeligt folkeparti fremførte, at når vi igen får økonomi til det, så er der udviklet en lang række teknikker, som gør, at det i dag kendte projekt til en bro over Store Bælt formentlig skal ændres. Jeg kunne også forestille mig, at vi skulle i gang med nogle tunnelløsninger i stedet for. Derfor er det urimeligt at opretholde et projekt og en projektgruppe omkring et forslag, som vi med sikkerhed kan sige vil blive æn-

dret, når vi får råd til at bygge broen engang i 1990'erne eller år 2000 – alt afhængigt af, hvor lang tid regeringen får lov til at sidde.

Hr. Langsted var inde på, at forslagene tyder på en manglende tro på fremtiden. Her er jeg enig med hr. Langsted. Når vi fremsætter forslaget her, er det, fordi vi ikke tror på, at der sker en ændring i den økonomiske politik sådan lige inden for de første dage eller de første uger. Hvis det var således, at vi kunne være sikre på, at de liberale partier gik sammen om store offentlige besparelser og fik bremset regeringen i dens udgiftkrævende politik, så var vi klar til at trække dette forslag af bordet, men det er der intet der tyder på. Jeg kan godt forstå, at socialdemokraterne gnider sig i næverne, for det er selvfølgelig en lykke for dem, at de kan få lov til at drive deres politiske linje videre ved hjælp af forligspartierne.

Hr. Langsted sagde også, at enhver kan købe en knallert, men ikke alle kan købe en Storebæltbro. Det er netop en af fremskridtspartiets begrundelser for at sige, at vi må udsætte bygningen. Der kommer et tidspunkt, hvor også den lille familie har gældsat sig så kraftigt, at købmanden siger: nu er der ikke mere kredit i denne uge. Det, der er sket på nuværende tidspunkt, er, at den siddende regering optager så mange statslån, at selv finansminister Heinesen har erkendt, at det kan blive vanskeligt fortsat at få lov til at optage så store statslån. Det vil blive endnu vanskeligere, hvis vi ud over til bolsjebutikken også skal låne penge til bygning af en fast forbindelse over Store Bælt.

Hr. Kanstrup fra kommunisterne var inde på, at fremskridtspartiets forslag jo var det rene gas og der var ikke noget at sige til, at befolkningen fik det indtryk, at det var pjat, vi beskæftigede os med, for der var et flertal i folketinget for at bygge en fast forbindelse over Store Bælt. Vi har foreløbig konstateret en negativ holdning ved denne første behandling, men jeg vil da gerne sige til hr. Kanstrup, at der er ikke på nuværende tidspunkt et klart flertal for, at der ikke skal ske en ændring. Jeg fortolker i hvert fald venstres holdning således, at den er afhængig af, hvad ministeren kommer med i december måned.

Til hr. Kanstrup skal jeg bare lige gøre den enkelte bemærkning, at når kommunisterne fremsætter et forslag om, at det offent-

[Glensgård]

lige skal have prioritet i værdistigningen på jord og fast ejendom, så kunne jeg med samme begrundelse sige: det er pjat, for det ved hr. Kanstrup godt der ikke er flertal for i folketinget. Men jeg kunne aldrig drømme om at forhindre hr. Kanstrup i at fremsætte et sådant forslag, selv om hr. Kanstrup tilhører et mindre parti med synspunkter, der ligger langt fra det partis, jeg tilhører.

Til hr. Niels Helveg Petersen skal jeg kun komme med den enkelte bemærkning, at vi så hr. Niels Helveg Petersen i tv forleden dag i den radikale udsendelse, og dér sagde hr. Niels Helveg Petersen, at drøftelserne omkring Store Bælt ikke var tilendebragt. Jeg forstod hr. Niels Helveg Petersen således i dag, at den radikale folketingsgruppe går ind for en fast forbindelse over Store Bælt. Så må jeg blot spørge hr. Niels Helveg Petersen: hvornår får vi så det radikale partis beslutning at vide? Jeg forstod på hr. Niels Helveg Petersen, at det skulle hovedbestyrelsen være med til at afgøre. Det er rart at vide af hensyn til udvalgsbehandlingen, hvornår vi kan få en endelig tilkendegivelse fra de radikale om, hvad de vil gøre i denne sag.

Jeg skal beklage, at man ikke har fundet et flertal for at stoppe Storebæltbroen på nuværende tidspunkt. Det er beklageligt ud fra den betragtning, at fremtiden vil vise, at flertallet, der i dag vil gå ind for at bygge Storebæltbroen, kommer til at ændre opfattelse. Det er selvfølgelig en forudsigtelse, men dem kommer fremskridtspartiet med mange af, og hvis denne forudsigtelse ikke skulle holde stik, så vil det være den første forudsigtelse, der ikke holder stik, siden fremskridtspartiet kom i folketinget ved valget den 4. december 1973.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Da der i nogle grupper er, skal vi kalde det nuancer i opfattelsen af dette problem, er det svært for mig nøjagtigt at gøre stillingen op i mandater. Men jeg mener, at jeg sådan lagt sammen har lov til at sige ud fra de bemærkninger, der er faldet, at der ikke er sket nogen ændring i holdningerne som sådan. Derfor er jeg enig med dem, der har fundet, at denne behandling i og for sig slet ikke behøvede at finde sted.

Jeg vil gerne sige til hr. Svend Erik Hovmand, at det er rigtigt, at der er afgivet et løfte fra regeringen. Nu er finansministeren ikke til stede, men jeg vil da godt på regeringens vegne sige, at det udvalg, som der har været tale om, er for øjeblikket i arbejde – det arbejder meget intenst, ved jeg, for jeg var hos finansministeren umiddelbart efter samrådet i trafikudvalget i formiddags – og det er helt givet, at udvalgsarbejdet vil blive færdiggjort. Om det bliver inden jul, eller det bliver umiddelbart efter årsskiftet, det kan være et spørgsmål, har jeg forstået på finansministeren. Men det helt afgørende i dette – og det er en interesse, som ikke mindst regeringen har – er jo, at den vurdering, der skal foregå, skal foregå så betids, at der kan stilles de nødvendige ændringsforslag til finanslovforlaget. Det i sig selv sætter jo en tidsmæssig grænse. Ud fra de informationer, jeg har fået fra finansministeren, bliver det altså lige omkring det tidspunkt, jeg nævnte.

Der har været fremført mange argumenter, dels for en udskydelse, dels for overhovedet ikke at bygge nogen bro. Jeg vil bare til hr. Svend Erik Hovmand sige, at det er rigtigt, at da vi for bare et par dage siden diskuterede Kattøgatsituationen, konstaterede vi en vis stagnation i antallet af overførsler. Nu er stagnation jo ikke ensbetydende med, at tallet er uforandret. Der er tale om, at de forventninger, man havde til væksten, ikke har holdt stik. Men jeg ser også denne faste forbindelse som noget andet og mere end bare det at fragte en bil fra den ene side til den anden. Jeg mener, at vi skal vurdere det i en langt større sammenhæng, som jeg var inde på, nemlig i en større trafikpolitisk sammenhæng, for det er da klart, at tingene har konsekvenser. Hvis vi f. eks. får den faste forbindelse over Store Bælt, ja, så vil det betyde med hensyn til de planer, der ligger hos DSB, at man med de nye tog, der kommer op på store hastigheder, betydeligt hurtigere kan befordre passagerer fra København og Fyn langt ind i Jylland, og det vil helt givet ændre den udvikling, vi i dag ser med hensyn til flypassagerantallets stærke stigning. Og på den måde er der altså nogle sammenhænge, der gør problemet noget mere kompliceret end det bare lige at skulle over et stykke vand.

Så vil jeg sige til hr. Langsted, at jeg synes, det er en udmærket idé, og også rigtig

[Ministeren for offentlige arbejder]

på nuværende tidspunkt af udviklingen, at trafikudvalget får en grundig orientering om alle sider af dette problem. Jeg kan sige, når hr. Langsted spørger, om ikke der er kommet nye principper: jo, det er der. Nu tænkte hr. Langsted især på tunnelbygning, men også når det gælder brobygning, udvikles tingene stadig væk, og som en ordfører var inde på det, er et par stykker fra statsstyrelsen for øjeblikket i Japan, hvor man har udviklet noget, som vi høj grad vil kunne lære af.

Jeg kunne tænke mig at foreslå – så kan man vurdere det i udvalget – at trafikudvalget aflagde besøg hos styrelsen for Statsbroen Store Bælt ude i Christianiagade. De har materialet, de har ekspertisen, og de kan så give en orientering og besvare spørgsmål, når det drejer sig om en lang række tekniske enkelt-heder.

Må jeg sige – det glemte jeg – til hr. Svend Erik Hovmand, og også til andre ordførere, der har spurgt om det, at den prioritering, som skal komme efter udvalgsarbejdet, vil tidsmæssigt passe sådan ind, at vi ikke, om jeg så må sige, kommer hen på den anden side af den grænse, hvor man må sige: nu er der ingen vej tilbage. Det er klart, og jeg kan sige, at det arbejde, der udføres nu, er det forberedende arbejde. Man har haft kontakt med nogle store firmaer, men man er ikke kommet så langt, at det, der skal være det egentlige licitationsgrundlag, er udarbejdet; der er stadig væk nogen tid dér. Det er klart, at når arbejdet har været udbudt i licitation, tilbuddene er kommet ind, kontrakterne er underskrevet og man er gået i gang med det første egentlige arbejde med broen, er det med at blive færdig. Men vi har altså ikke forskertset noget.

Så vil jeg sige til hr. Ib Christensen, at rent teknisk følger jeg meget nøje med i, når der i debatten kommer nye tanker frem, og her for nylig så vi en tanke med en vældig illustration i en avis om, hvordan en tunnel kan bygges. Jeg checker hver gang, for man skal jo altid være modtagelig for gode ideer, men jeg har fra mine medarbejdere hver eneste gang fået at vide, også hvad angår det sidste, at der ikke er noget nyt i forhold til hele den forberedende drøftelse, man på teknikerplan havde, inden vi fik lovforslaget op her i folketinget. Der ligger et utal af forskellige udkast og modeller til, hvordan en tunnelbaneløsning kan være, og altså også til,

hvordan en broløsning kan være, men der er ikke noget principielt nyt i dette sidste forslag.

Jeg forstår, at SFs forslag går ud på en udskydelse til 1990, men jeg synes, at langt det meste af argumentationen gik på, at vi slet ikke skal have nogen bro. Det var argumenter, der ligesom forsøgte at nedgøre, at vi overhovedet skulle have den faste forbindelse.

Jeg vil godt sige om dette med indenlandske lån og udenlandske lån, at det er rigtigt, som det blev citeret fra anmærkninger til finansloven, at sådan forestiller man sig det. Det, som vi ikke ved noget om i dag, er, hvor stor en del af det, der skal være i udenlandske lån. Det er i og for sig sådan lidt af en teoretisk diskussion, fordi det, der er helt afgørende for os samfundsøkonomisk, er, hvor megen valuta vi skal bruge, hvor meget vi skal købe udefra for at bygge den bro. Alt det, vi ikke skal købe, er altså noget, vi har inden for landets grænser, cement osv., og det vil sige, at det er noget, der omsættes i et aktiv for samfundet, der kan gøres op i penge. Nej, helt afgørende er valutaeffekten.

Må jeg så sige om det med EF, at vi har nogle eksempler på, at arbejde har været udbudt i henhold til EF-licitationsreglerne. Nordjyder vil vide, at tager vi Sallingsundbroen, er der her tale om, at et udenlandsk foretagende forestår byggeriet. Jeg tror, der er 3 eller 4 udenlandske tekniske ledere ved projektet. Alle erfaringer fortæller os, at selv om det er udenlandske firmaer, som får arbejdet, er det dansk arbejdskraft, der benyttes af nærliggende grunde. Hvem vil bekoste det ekstra, det koster at få folk til at rejse herop og at indlogere dem på hoteller osv., når de oven i købet er tvunget til at overholde de overenskomster, vi har herhjemme? Nej, her ligger ikke nogen virkelig fare.

I øvrigt vil jeg forudse det, som allerede er ved at tage form. Det er en stor mundfuld, den største opgave, vi faktisk nogen sinde har begivet os ud i, og det er for stor en mundfuld for et enkelt foretagende. Derfor sker der det i denne tid, at store danske virksomheder taler sammen og har kontakt med hinanden for at se, hvordan man kan få tingene lagt til rette rent teknisk og overkomme det, og så kan jeg i øvrigt føje til, at det, der er hensigten, når vi kommer så langt, er ikke

[Ministerens for offentlige arbejder]

at udlicitere en totalentreprise, men at udlicitere i passende dele af opgaven.

Så vil jeg endelig til ordføreren for forslagsstillerne af lovforslaget, hr. Glensgård, gøre en enkelt bemærkning. Det er mere, fordi man en gang imellem, selv om man er hårdhudet, kan blive en smule rystet. Jeg har adskillige gange haft debatter med hr. Glensgård, der sætter sig meget ind i tingene, og som gerne fremstår som den, der har forstand på trafik. Det, vi ser i forslaget fra fremskridtspartiet, er et forslag om at ophæve den anlægslov, det drejer sig om. Og det — hvad jeg også sagde i mine første bemærkninger — der står længere nede i forslaget, er, at hvis der kommer private med kapital, er der ikke noget i vejen for, at man kan gå i gang med opgaven. Det, der ryster mig lidt, er, at hr. Glensgård ikke ved, at hvis der kom kapitalstærke foretagender, private foretagender, i dag og sagde: nu bygger vi denne bro, så ville de samfundsøkonomiske konsekvenser være nøjagtig de samme — o.k., med enkelte forskelle, som jeg skal komme ind på — som hvis det foregår på den måde, der er lagt op til i lovgivningen. Derfor kan hr. Glensgård ikke bruge det argument, at nu er landets økonomi så og så dårlig. Skal der være nogen logik i argumentationen hos hr. Glensgård, må han sige: uafhængigt af, om det er privat finansiering, eller man kører videre med loven, som den er, må vi udsætte projektet eller helt opgive det, for virkningerne er de samme. Den eneste forskel, der ville være, er naturligvis, at der oven i de beløb, der her er tale om, skal lægges den profit, som et privat foretagende skal have, og det synes jeg faktisk ikke der er nogen grund til.

Med disse bemærkninger vil jeg sige tak for, hvad jeg vil betegne som en langt overvejende positiv tilslutning og en bekræftelse af tidligere debatter.

Glensgård (FP):

For det første vil jeg gerne bede ministeren besvare spørgsmålet, om ikke problematikken toldmur vil være den samme ved færge som ved bro.

Dernæst vil jeg gerne sige til ministeren, at hvis Carlsberg/Tuborg nu ønsker at investere penge i en Storebæltsbro, så skal de formentlig ud på verdensmarkedet og skaffe lån til en sådan finansiering. Det er ikke det sam-

me, om Carlsberg/Tuborg optager lån på verdensmarkedet på 12 mia kr., som hvis finansministeren gør det. Det, det drejer sig om, er jo, at hvis Carlsberg/Tuborg skal ud og låne disse 12 mia kr., vil man se på, om der er nogen dækning for et sådant lån. Det vil der selvfølgelig være i anlægsaktivet plus de aktiver, som de i øvrigt kan stille for den risiko, der måtte være i forbindelse med anlægsaktivet.

Hvis ministeren derimod skal ud at låne, vil man sige: hvad bruger ministeren af penge totalt? Og så vil man se, at ministeren bruger penge på en lang række ting, om hvilke man fra vore långivere i udlandet på nuværende tidspunkt har sagt, at nu skal vi begynde at bremse op. Det er udgifter til en lang række forskellige former for institutioner og andet, som man fra vore långiveres side siger vi skal til at bremse for.

Må jeg så til hr. Kjelgaard kun lige sige, at nu forstod jeg, at hr. Kjelgaard var stedfortræder for hr. Bernt Henriksen, der igen er stedfortræder for hr. Lowzow, men hr. Lowzow sagde i sommer, at hvis det viste sig, at samfundet ikke havde råd til at foretage de store investeringer, så foretrak det konservative folkeparti at få det overordnede vejnet færdiggjort for en Storebæltsbro. Er der sket en ændring siden engang i løbet af sommeren, eller er det en kommunikationsbrist ved anden stedfortræder, som her er kommet frem?

Jeg vil lige slutte af med at spørge ministeren, der nu siger, at det kun koster 400–500 mill. kr. i importkvota: den olie, der skal bruges i forbindelse med udvindingen af cement, den olie, der skal bruges i forbindelse med smeltningen af gammelt jern på Frederiksværk Stålvalseværk, og selvfølgelig alle de andre aktiviteter, kan ministeren holde dem inden for de 400–500 mill. kr.? Det er vist lidt af en grov påstand, at ud af en anlægsinvestering, som efter ministerens opfattelse kommer til at ligge på godt 5,5 mia kr., går der kun 400–500 mill. kr. i fremmed valuta. Men jeg vil selvfølgelig være glad for at få ministerens bekræftelse på, at følgevirkningerne af den produktivitet, der skal ske i Danmark i forbindelse med en Storebæltsbro, kan holdes inden for de 400–500 mill. kr. Men jeg vil gerne sige til ministeren, at for at man nu ikke skal få nogle debatter, vil jeg gerne have det som et skriftligt notat til-

[Glensgård]

sendt udvalget, for det vil være overordentlig interessant at få en sådan oplysning frem.

Niels Helveg Petersen (RV):

Selv om jeg til min overraskelse hørte her til sidst, at hr. Glensgård var noget imod, at vi havde debatter her i tinget, vil jeg sige, at hr. Glensgårds sidste indlæg her alligevel fremkalder et spørgsmål fra min side af ren og skær forundring og intet andet.

Hr. Glensgård sagde, at spørgsmålet om toldmur var ens i den ene og den anden situation. Men er spørgsmålet om toldmur ikke det samme, også hvis det er en privat finansieret bro? Er så ikke det, som er en hovedhjørnesten i hr. Glensgårds argumentation, i og for sig pakket helt sammen, når hr. Glensgård går ind for privat finansiering og bygning af broen?

Ole Henriksen (SF):

Ministeren havde fået det indtryk, at SF egentlig slet ikke ville have den bro. Det, der ligger i vores forslag, er en udskydelse, og det står vi fast ved. Når vi står fast ved det, er det selvfølgelig, fordi vi har konstateret, at ministeren så gerne vil have den bro, og så beder vi bare ministeren om at udsætte bygningen af broen til 1990. Det, der ligger i det, er, som jeg sagde i mit første indlæg, at vi gerne vil se Plan 90 realiseret af DSB med færgefarterne, og så vil vi også se på de ændrede forudsætninger for brobyggeriet, som foreligger omkring 1990. Det er altså ikke bare DSB, men også landets finansielle situation, som skal op til vurdering i den forbindelse.

Ellers vil jeg sige, at jeg er ikke kompetent til at gå ind i en akademisk debat om finansloven og hvad der skal være af udenlandsk lånoptagning, men det glæder mig i hvert fald, at ministeren erkender, at der står, som der gør, i finansloven, og at der er tale om, at der skal refinansieres ved hjælp af udenlandske lån. Nu kan man vel anlægge den betragtning, at det også er en gældsætning, når man låner indenlands, og gældsætningsbyrden indenlands er jo også belastende for statskassen i stor udstrækning. Der er altså et problem, uanset hvor vi gældsætter os henne. Det tror jeg da nok ministeren må erkende.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg skal ikke forlænge debatten unødigt, og jeg skal sige, at jeg i det store og hele var tilfreds med de bemærkninger, ministeren kom med bortset fra hans slutbemærkning om, at der efter hans vurdering, når han tæller mandater sammen, ikke er sket nogen væsentlig ændring i folketingets holdning til Storebæltsbroen i forhold til tidligere beslutninger.

Det tror jeg ikke er rigtigt, og jeg tror, sagt meget stilfærdigt, uden at vi skal have rejst en debat om det, jeg nu siger, at ministeren må erkende, at der, hvis han lægger mandaterne sammen, faktisk er ret store chancer for, at den holdning, som venstre længe har givet udtryk for, nemlig at projektet skal udskydes, meget vel kan blive resultatet, når vi omkring juletid skal have denne sag op til debat igen. Der skal faktisk ikke ret meget mere end $\frac{1}{3}$ af den socialdemokratiske gruppe til at støtte et sådant forslag, og jeg tror, at også ministeren må erkende, at der i hans eget parti i øjeblikket er en udvikling undervejs – den er foregået i nogle måneder – i retning af, at man godt kan se fornuften i lige at tøve en kende med dette store projekt.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Jeg kan vel ikke forløse hr. Niels Helveg Petersen, men jeg kan dog hjælpe ham over hans forundring. Hr. Niels Helveg Petersen spurgte, om ikke der ville være tale om en toldmur, hvis broen skulle privatfinansieres. Dertil må jeg sige til hr. Niels Helveg Petersen, at hvis man accepterer en privat bygning af en fast forbindelse over Store Bælt, så vil denne tilladelse være bygget på nøje beregninger af anlægskapitalen, forrentningen, afskrivningen, profitten, hvis man skal blive i hr. Ole Henriksens sprog, og derefter siger man så: det og det må man bruge til opkrævning af bropenge.

Hvis det bliver en statsbro, bliver principet for så vidt det samme, kun er det finansudvalget, der afgør, hvor taksterne skal ligge, og hidtil har finansudvalget altså set bort fra rent driftsøkonomiske betragtninger og udelukkende benyttet færgeforbindelsen over Store Bælt som et skatteobjekt. Ved at privatfinansiere en bro over Store Bælt vil man altså komme væk fra at kunne benytte overfarten som et skatteobjekt, og derved vil man

[Glensgård]

reelt få nedsat taksterne på Store Bælt. Men det er rigtigt, som hr. Niels Helveg Petersen siger, at der vil være tale om en told, den vil bare være noget lavere.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Hr. Glensgård spurgte mig om dette med toldmuren, og det må vel have en bemærkning. Jeg vil bare sige, at jeg ikke kan være enig med hr. Glensgård i, at der ligesom er en parallel, når vi snakker om toldmure, imellem på den ene side en bro og på den anden side færgefarten. Jeg forstår, at det, hr. Glensgård mener, er, at der skal opkræves bropenge, og der er altså også tale om takster i dag. Forskellen er for det første den, at færger hele tiden skal bygges. Hvis vi forestiller os udviklingen uden en bro ud i fremtiden, skal færgerne stadig væk fornys med mellemrum. Det koster mange penge. Driftsomkostninger og sådan noget skal ind, og det er klart, at det betyder takster. Forrentning og afdrag af en bro betyder, at man må operere med bropenge, det er klart. Men det er i en vis årrække. På et eller andet tidspunkt vil broen være nedskrevet, således at behovet for bropenge ikke vil være til stede. Derfor er der ikke tale om en parallel.

Så må jeg sige, at stadig væk tager hr. Glensgård fejl i sine ejendommelige økonomiske betragtninger omkring alt dette. Det er ikke sådan, at den låntagning, der bliver tale om, foregår på samme måde, som når finansministeren rejser ud og via banker osv. får nogle internationale lån i konkurrence med andre. Der vil tværtimod være tale om her en parallel imellem, var det Carlsberg, der blev nævnt som et eksempel, og så finansiering af denne bro, for det, vi allerede nu ved, er, at der er kommet henvendelser fra store pensionsfonde ude i verden, der er interesseret i at sætte deres penge i et sådant aktiv som f. eks. en fast forbindelse, og det vil være lån på vilkår og til rentesatser, der er anderledes, end når man skal ud i øvrigt at have udenlandske lån. Det vil være samme vilkår. Nu nævnte hr. Glensgård Carlsberg, og jeg ved ikke, om det gælder for Carlsberg, men når der er tale om et sådant aktiv, er det på helt andre positive vilkår.

Så må jeg bare lige sige, at den eneste måde, man kan gøre valutakvotaen op på, er i

forbindelse med selve opgaven, altså hvad der skal bruges af materialer. Her ved vi, at man må importere praktisk taget alt det, der hedder kabelstål, men vi ved så i øvrigt, at når det drejer sig om cement, og hvad der ellers skal bruges, har vi det inden for vore egne grænser. Jeg synes også, der er lidt mangel på logik her, hvis man skulle til at regne ud, hvad det koster i olieforbrug til maskiner og andet, der bruges til at lave sådan en bro med. Jeg mener, at de, der ikke er beskæftiget ved en bro, er vel så beskæftiget andre steder. Man kan jo ikke gå ud hos entreprenørerne og spørge: hvad har I egentlig af olieforbrug til jeres traktorer, og hvad der ellers sådan skal bruges? Nej, det kan kun gøres op på den nævnte måde, og det er det, man har gjort. Jeg vil med meget stor glæde sende notat herom til udvalget.

Så vil jeg blot til hr. Svend Erik Hovmands sidste bemærkninger citere en ordfører for at sige: dette her det er jo ikke noget ideologisk spørgsmål. Og jeg går ud fra, at det, vi i hvert fald kan blive meget enige om, er, at vurderingen af dette problem skal baseres på så mange kendsgerninger som muligt, og afgørelser, der træffes i den forbindelse, skal udelukkende træffes ud fra hensynet til det saglige, til økonomien, til erhvervslivets interesser og dermed også arbejdspladsernes interesser, til, hvad vi skal give senere generationer, og hvad der på længere sigt kan ligge af samlede trafikpolitiske fordele. Og så er jeg også sikker på, at vi kommer frem til et resultat, som vil være en bekræftelse. Men nu venter vi på investeringsudvalgets oplæg og får snart lejlighed til at vende tilbage til spørgsmålet.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Tribini har fået en afløser. Hokus pokus filiokus, når det drejer sig om statslån til en Storebæltsbro, er de billigere, end hvis det drejer sig om statslån til alt andet. Jeg vil give ministeren et lille forsigtigt råd: prøv at spørge finansministeren, om ikke han skulle gå ud og låne de 400 mill. kr. til udenrigsministeriet på samme måde, de 300 mill. kr. til vejbyggeriet på samme måde og 100 mill. kr. til alt det andet byggeri på samme måde. Tænk nu at markere, at de penge, vi går ud og låner fra statens side til en Storebæltsbro,

[Glensgård]

bliver billigere. Jeg må ønske Bakken til lykke med den nye gøglerkonge.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Høvmønd (V):

Det skal være ganske kort i forlængelse af det spørgsmål, som jeg rejste om, hvorvidt ministerens skråsikre vurdering af, at der ikke er sket nogen ændring i folketingets holdning, kunne holde. Jeg har stadig væk den opfattelse, at det kan den ikke, og jeg forstår på ministerens svar nu, at han – og det er jeg ganske enig med ham i – er af den opfattelse, at dette spørgsmål ikke er noget ideologisk spørgsmål. Det ville jo formentlig betyde, at den socialdemokratiske gruppe må stå frit i dette spørgsmål, og hvis det er tilfældet, føler jeg mig overbevist om, at resultatet bliver det modsatte, nemlig at projektet bliver udskudt. Jeg siger ikke dette for at rejse en ny debat, en følelsesladet debat, blot som en konstatering.

Langsted (CD):

Blot i tilslutning til det, som ellers er sagt her og nu om finansiering af Storebæltsbroen: kunne ministeren tænke sig, at broen blev finansieret på en sådan måde, at der ikke blev opkrævet bropenge bagefter?

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Det sidste vil jeg ikke kunne svare klart på ved denne lejlighed; jeg kan kun sige, at det i planerne for broen har ligget, at det vil blive nødvendigt at opkræve en broafgift.

Hr. Glensgård efterlyste nogle yderligere oplysninger om et eller andet spørgsmål. Jeg kan forstå, at der er behov for ikke mindst nogle oplysninger omkring økonomiske ting, som jeg tror hr. Glensgård trænger til. Jeg skal gerne være til rådighed.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

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.

Den sidste sag på dagsordenen var:

7) Valg af 2 medlemmer og 2 stedfortrædere til ålegårdsovernævnet.

(Jfr. tidenden sp. 441).

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Til dette valg er anmeldt følgende valggrupper:

en gruppe på 73 medlemmer: socialdemokratiet, det radikale venstre og Steenholdt;

en gruppe på 54 medlemmer: venstre, det konservative folkeparti, centrum-demokraterne og kristeligt folkeparti.

Valgt blev:

Fisker Anders Andersen, Glyngøre, med stedfortræder fisker Karl Hansen, Over Tandslet.

Gårdejer Marius Kyed, Hesselballe, med stedfortræder gårdejer Rasmus Andersen, Ringe.

Meddelelser fra formanden:

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Indfødsretsudvalget har afgivet:

Betænkning over forslag til lov om indfødsrets meddelelse. (Lovforslag nr. L 9).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 1. november kl. 13.00.

Angående dagsordenen henviste første næstformand til den i salen oplæede dagsorden.

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge henviste første næstformand til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 13.27