

[Formanden]

*Redegørelse om de fremtidige trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark.*

(Redegørelse nr. R 8).

Eksemplarer vil blive omdelt, og redegørelsen vil blive optaget i Folketingstidende.

Jeg foreslår, at forhandlingen om denne redegørelse finder sted torsdag den 3. marts. Hvis ingen gør indsigelse, vil jeg betragte dette forslag som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

### **Skriftlig fremsættelse af forslag:**

#### **Glistrup (FP):**

Under henvisning til lovforslagets tekst og bemærkningerne hertil tillader jeg mig som ordfører for forslagsstillerne herved at fremsætte:

*Forslag til lov om ophævelse af lov om socialforskningsinstituttet. (Nedlæggelse af socialforskningsinstituttet).*

(Lovforslag nr. L 154).

#### **Glistrup (FP):**

Under henvisning til forslaget tekst og bemærkningerne hertil tillader jeg mig som ordfører for forslagsstillerne herved at fremsætte:

*Forslag til lov om ophævelse af lov om økonomisk samordning. (Afsked med vismændene).*

(Lovforslag nr. L 155).

#### **Dræbye (RV):**

Jeg skal hermed som ordfører for forslagsstillerne tillade mig at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om en videudbygning af lov om offentlige veje. (Amtskommunernes overtagelse af en del af statsvejene).*

(Beslutningsforslag nr. B 69).

Forslaget er en lettere revideret genfremsættelse af tidligere fremsatte beslutningsforslag.

Jeg skal i øvrigt henvise til de bemærkninger, der ledsager beslutningsforslaget.

### **Skriftlig redegørelse:**

*Redegørelse af 15/2 1983 om de fremtidige trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark.*

(Redegørelse nr. R 8).

#### **Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):**

1. I 1978 blev der truffet beslutning om at udsætte igangsættelsen af Storebæltsbroen i 4-5 år. Denne periode er nu ved at være udløbet. I sin åbningsredegørelse den 5. oktober 1982 oplyste statsministeren, at regeringen ville give folketingsen en redegørelse om de fremtidige trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark set i lyset af landets samlede økonomiske og beskæftigelsesmæssige situation.

Anlægsloven af 1973 er hverken ophævet eller ændret. Tværtimod er den et par gange blevet bekræftet i folketingsen. I 1978 blev det besluttet at benytte udsættelsesårene til at gennemføre supplerende undersøgelser af de nævnte trafikforbindelser.

Resultatet af disse undersøgelser foreligger nu i en rapport, som danner grundlag for nærværende redegørelse. Sammen med tidligere udførlige undersøgelser og rapporter foreligger der nu et sammenfattende materiale til brug for en fornyet stillingtagen.

2. Rapporten »Trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark« af december 1982 indeholder en omfattende revision af de tidligere udarbejdede prognoser for trafikken mellem landsdelene. De senere års ændrede vilkår og forudsætninger for den økonomiske udvikling såvel som de generelle ændringer i trafikmønstret danner grundlaget for revisionen af de i tidligere prognoser indeholdte meget optimistiske fremskrivninger.

Der forventes nu en betydelig lavere trafik end i tidligere prognoser. Det gælder, hvad enten der bygges en fast forbindelse over Store Bælt eller ej.

En vis trafiktilvækst kan fortsat forventes, især hvis der anlægges en fast forbindelse. Størrelsen af trafikken står i naturlig forbindelse med den takstpolitik, der vælges for den faste forbindelse.

De trafikale og økonomiske undersøgelser peger på, at der også efter åbning af en fast forbindelse over Store Bælt vil være grundlag for at opretholde mindst én færgerute mellem Sjælland og Jylland.

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

Prognoseerne baserer sig på meget forskellige forudsætninger med hensyn til økonomisk udvikling og pris- og takstforhold. En angivelse af udvalgte prognosetal i denne kortfattede redegørelse vil derfor ikke kunne undgå at virke tilfældig og også misvisende. Jeg skal derfor her afstå fra at plukke enkelte prognosetal ud. I stedet vil jeg henvise til rapporten.

Man må væbne sig med sund skepsis, når der er tale om forudsigelser på så lang sigt som helt frem til år 2010. Mange af overvejelserne må naturnødvendigt nøjes med at resultere i skøn. Hvem kan sige noget sikkert om fremtidens bilpriser (afgifter), benzinpriser, økonomiske vækst, konjunkturer, valutakurser, renteutvikling, beskæftigelsessituation, tekniske fremskridt osv.?

Uanset hvilken holdning man kan have til værdien af så langsigtede prognoser, tror jeg, at det nu foreliggende prognosegrundlag kan betegnes som det mest realistiske, der kan tilvejebringes på nuværende tidspunkt.

3. På grundlag af de reviderede prognoser er den samfundsøkonomiske rentabilitet af en fast forbindelse over Store Bælt beregnet. Dette sker ved at sammenholde de samlede omkostninger ved afvikling af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark ved en fast forbindelse og en vis færgefart mellem Jylland og Sjælland med de tilsvarende omkostninger ved fortsat ren færgefart. I beregningerne indgår værdien af, at trafikken ved en fast forbindelse kommer hurtigere frem.

Rapportens beregninger er generelt udarbejdet i 1982-prisniveau. Anlægsudgiften for det i anlægsloven forudsatte broprojekt udgør i januar 1982-priser 9,3 mia kr. eksklusive moms og renter i byggetiden. Opdateret til januar 1983-priser beløber anlægssummen sig til 10,4 mia kr.

I tilfælde af fortsat færgefart forudsættes de nuværende to overfarter over Store Bælt sammenlagt til én fælles overfart for vej- og banetrafik. Dette vil kræve investeringer i færger og færgelejer over en 20-årig periode på mere end 3 mia kr. Dertil skal lægges omfattende investeringer til udskiftning af færger på ruterne mellem Sjælland og Jylland.

Sammenlignet med fortsat færgefart udviser broprojektet en samfundsmæssig rentabilitet på 9-12 pct. Disse tal er realrenter, idet beregningerne er gennemført i faste priser. Tallene kan derfor ikke umiddelbart sam-

menlignes med lånerenten. Inflationselementet skal først lægges til. Variationen i de nævnte tal afspejler alternative forudsætninger om trafikudvikling og takstfastsættelse.

På denne baggrund kan man fortsat anse etablering af en fast forbindelse over Store Bælt som mere fordelagtig end en udbygning af færgetrafikken.

4. En biltogsforbindelses anlægsudgift beløber sig til knap 6 mia kr. i prisniveau januar 1982. Den har som ved tidligere beregninger en væsentlig højere rentabilitet end broforbindelsen.

Jeg finder imidlertid ikke, at dette giver anledning til på ny at overveje en biltogsløsning. Det samme gælder etablering af en forbindelse over Samsø og Svanegrund. Folketinget har gentagne gange afvist disse løsnings, og regeringen går ud fra, at dette fortsat er folketingets holdning.

På grundlag af folketingets tidligere - og gentagne - prioritering af broforbindelsen foreligger der et særdeles velunderbygget undersøgelsesmateriale. Inden projektet i 1978 blev stillet i bero, var der anvendt ca. 130 mill. kr. til forundersøgelser, projektering og forberedelse af udbudsgrundlag.

Projektet anses ikke for at være blevet teknisk forældet i udsættelsesperioden. Det vil kunne igangsættes på forholdsvis kort tid. En virkeliggørelse af det foreliggende broprojekt vil antagelig - inklusive forberedelser - kunne ske på ca. 8 år fra tidspunktet for igangsættelsesbeslutning. I rapporten er rent beregningsmæssigt anvendt årstallet 1995 som broens første driftsår.

De økonomiske beregninger vedrørende en kombineret forbindelse for vej- og banetrafik er i rapporten baseret på det foreliggende broprojekt, især fordi det er det mest gennemarbejdede projekt.

Der findes imidlertid også andre forslag til udførelse af en kombineret forbindelse, der adskiller sig fra broprojektet ved udformningen af forbindelsen over Østerrende. Højbroen for vej og bane i broprojektet kan således erstattes af et kombineret tunnelanlæg med såvel jernbaneforbindelse som motorvej. Alternativt kan forbindelsen over Østerrende udføres separat for vej og bane med en vejbro og en jernbanetunnel.

Ifølge tidligere foretagne beregninger har overslagene for disse projekter været omtrent identiske med eller noget dyrere end bropro-

[Ministeren for offentlige arbejder]

jektet. Dette indebærer, at den samfundsøkonomiske fordelagtighed af disse løsninger ikke adskiller sig væsentligt fra broprojektets forrentning.

På baggrund af den teknologiske udvikling, især inden for tunnelbyggeriet, er det vanskeligt at vurdere, hvorledes overslaget for broprojektet i dag forholder sig til overslagene for disse alternative forslag vedrørende forbindelsen over Østerrende. Disse forslag er ikke anlægsteknisk blevet revideret under de netop foretagne undersøgelser, hvor der alene er gennemført en summarisk fremskrivning af de tidligere opstillede overslag.

5. Statsbroen Store Bælt har tidligere beregnet, at importkvoten for broanlægget udgør ca. 17 pct. Det er herved en forudsætning, at der anvendes dansk cement, dansk stål (for så vidt de pågældende ståltyper overhovedet produceres her i landet) og danske stenmaterialer. Importkvoten for færger og færgeløjer udgør henholdsvis ca. 30 pct. og 20 pct. Hvad investeringerne angår, kan merimporten ved broprojektet i forhold til fortsat færgefart frem til broens åbnings-tidspunkt ansættes til ca. 800 mill. kr.

Efter åbnings-tidspunktet for en eventuel broforbindelse vil der blive tale om en mindre aflastning af betalingsbalancen.

Det har som bekendt været tanken overvejende at finansiere broen ved *udenlandsk låntagning*. Dette betyder imidlertid ikke, at broen belaster valutakontoen med hele udgiften til forrentning og tilbagebetaling af dette store lån.

Den valutakrævende merimport til brobyggeriet er som nævnt såre beskedent. Låntagningen i udlandet til broprojektet adskiller sig ikke fra vor øvrige offentlige og halvoffentlige låntagning i disse år. Af *valutariske* hensyn ville vi – dersom der ikke skal skaffes kapital til broprojektet – alligevel skulle optage lån af tilsvarende omfang, blot til andre formål.

Sammenlignet med situationen ved fortsat færgefart indebærer etablering af en fast forbindelse over Store Bælt en *nettoenergibesparelse* ved afvikling af øst-vest-trafikken.

6. Også *beskæftigelsesforhold* taler til gunst for broprojektet. Vi har ledig arbejdskraft, som går til spille. Der vil kunne argumenteres for det fornuftige i at sætte den ind på et rentabelt projekt, som det danske samfund vil have nytte af langt ud i fremtiden. I for-

hold til fortsat færgefart vil der i anlægsperioden isoleret set være tale om en nettomerbeskæftigelse på ca. 20.000 mandår svarende til en gennemsnitlig årlig merbeskæftigelse i denne periode på 3.300 mand. Efter denne periode vil beskæftigelsen på værfterne falde som følge af de sparede færgelinvesteringer.

Regeringen er samtidig klar over, at ophør af færgefart på Store Bælt også vil indebære lokale beskæftigelsesmæssige problemer, især i Korsør og Nyborg. Ifølge rapporten må der påregnes en nedgang i beskæftigelsen på ca. 2.000 mand i alt på alle berørte færgeruter fra og med broens åbning. Regeringen vil finde det rimeligt med et samarbejde med de lokale instanser om løsningen af dette problem. Med et sigte på ca. 8 år ville det være muligt at planlægge såvel offentlig som privat aktivitet til afløsning af den beskæftigelse, som vil bortfalde.

Jeg må i øvrigt hævde, at man ikke kan undlade at opføre en samfundsøkonomisk rentabel fast forbindelse på grund af disse problemer. En sådan handle-måde ville være i slægt med »maskinstorm« og ville svare til, at vi også på andre områder afstod fra at tage moderne teknologi i brug.

7. Broen vil medføre visse miljømæssige forandringer i de berørte byer og områder. Disse vil i vid udstrækning være af positiv art.

I rapporten foretages en vurdering af broens landsplanmæssige konsekvenser. Det fremgår heraf, at broen generelt vil indebære forbedrede rejsemuligheder mellem Øst- og Vestdanmark. For det nordlige Jylland vil der navnlig være tale om bedre trafikforbindelser for jernbanetrafikken.

De gennemførte trafikberegninger giver som nævnt grundlag for at tro, at der vil være trafikal basis for at opretholde færgesejlad over Kattegat. Færger, færgeløjer og kyndigt personale findes. Det vil derfor hovedsagelig være trafikbehovet, der vil få indflydelse på antallet af ruter og sejladsomfang fremover.

Broanlægget er således ikke i modstrid med de hidtidige hovedmålsætninger for landsplanlægning, hvor der lægges vægt på ligelig regional udvikling, nedbrydning af barrieren mellem Øst- og Vestdanmark samt styrkelse af den indenlandske trafik i forhold til de internationale trafikforbindelser.

[Ministeren for offentlige arbejder]

8. Åbning af en broforbindelse vil på forskellig måde berøre DSB. Blandt andet vil tidsbesparelsen ved bortfald af færgefarten indebære en markant forbedring for togtrafikken.

Der er ikke behov for nu at tage stilling til, hvilke beløb DSB skal betale for jernbanetraffikkens benyttelse af broen, men jeg må hævde, at jernbanetraffikkens konkurrencemæssige forhold ikke skal belastes i forhold til den gældende situation.

En broforbindelse vil også få indvirkning på den indenlandske flytrafik, specielt hvad angår den fynske og de sydjyske lufthavne, hvor der må forventes en trafiknedgang.

9. Meget afhænger af de takster, der til sin tid vil blive fastsat for benyttelse af broen. Her mener regeringen, at man må stå fast på, at udgifter til drift, vedligeholdelse, afdrag og renter af anlægskapitalen skal dækkes ved at opkræve takster hos brugerne. Der er i rapporten opstillet forskellige regneeksempler under den hovedforudsætning, at broen økonomisk skal hvile i sig selv.

Beregningerne er baseret på en række forudsætninger om takspolitik, trafikomfang, rentesatser, inflationstakt og afdragsperiode. Det fremgår, at der kan opnås økonomisk balance ved varierende kombinationer af disse forudsætninger, herunder DSBs betaling for benyttelse af broen som nævnt ovenfor.

I de første ret mange år vil der ikke kunne ske nogen tilbagebetaling af anlægskapitalen. De takster, der er regnet med, vil ikke i de første adskillige år efter åbningstidspunktet være tilstrækkelige til fuldt ud at dække forrentningen. Taksterne bliver imidlertid ført å jour med inflationen, således som også færgetaksterne vil blive det, og på et vist tidspunkt kan afdragene påbegyndes. Derefter går det til gengæld særdeles hurtigt med at nedbringe gælden.

Regneeksemplerne viser, at broen efter en periode vil kunne balancere økonomisk.

10. Efter den gældende lov fra 1973 om anlæg af Storebæltsbroen skal denne anlægges og drives af en særlig statsvirksomhed. Anlægskapitalen skulle i hovedsagen tilvejebringes ved lån i udlandet. Regeringen er åben såvel over for tanken om i stedet at danne et statsligt aktieselskab som over for andre konstruktioner helt eller delvis i privat

regie, dersom dette skulle vise sig mere fordelagtigt.

Samtidig erkender regeringen, at et anlæg af denne særlige karakter må være under fuld kontrol fra statens side, teknisk såvel som økonomisk. Jeg kan vanskeligt tænke mig, at de politiske myndigheder vil fraskrive sig kontrollen med en så afgørende ting som takstfastsættelsen i et land, hvor vi har tradition for, at regering og folketing fastsætter jernbane- og posttakster, lufthavnsafgifter m.v.

Den realøkonomiske virkning af gennemførelsen af broprojektet vil stort set blive den samme uanset finansieringsformen. Hvad angår statsfinansieringen, afhænger de nærmere virkninger på udgiftssiden af finansieringsformen. Desuden skal nævnes, at privat finansiering indebærer betydelige afskrivningsmuligheder, hvilket vil forringe det offentlige skatteprovenu.

Broprojektets belastning af statsfinansieringen skal tillige ses i forhold til situationen ved fortsat færgefart. Her belastes statsfinansieringen direkte ved DSBs investeringer i færgedrift. Derudover påvirker de private selskabers færgeinvesteringer indirekte statsfinansieringen, blandt andet via tilskud fra Dansk Skibskreditfond og gennem afskrivningsmuligheder.

Uanset ejerforhold og driftsform vil broen blive bygget af private entreprenørfirmaer. Projektering og tilsyn vil også i statslig regie i overvejende grad ske via private ingeniørfirmaer og andre, således som det hele tiden har været forudsat. Det er altså ikke på disse områder, man skal søge den store forskel.

Det springende punkt må være, om anlægget i privat regie eller ved oprettelse af et statsligt aktieselskab kan finansieres billigere end i rent statslig regie uden i øvrigt at belastte det offentlige lånemuligheder. De hidtil foretagne overvejelser tyder ikke umiddelbart på, at der ad denne vej er lettelse at opnå. Finansieringsformen er ikke noget kardinalpunkt for regeringen.

Jeg skal herom henvise til det samtidig med denne redegørelse fremlagte notat om problemstillinger i forbindelse med eventuel privatfinansiering af en fast Storebæltsforbindelse. Jeg skal her blot gøre opmærksom på, at en løsning i privat regie rejser en række komplicerede kontrol-, risiko- og forsikringsproblemer m.v. De kan formentlig løses, men det må være en betingelse, at anlægget

[Ministeren for offentlige arbejder]

ikke herigennem bliver dyrere for samfundet og for fremtidens trafikanter.

11. Jeg kan sammenfatte de forhold, som taler til fordel for broprojektet sammenholdt med situationen ved fortsat ren færgefart, således:

Det er vigtigt, at Danmark også trafikalt sammensvejses til en helhed, ved at forbindelserne mellem landsdelene forbedres.

Broprojektet er samfundsøkonomisk rentabelt set i forhold til fortsat færgefart og vil resultere i en reduktion af energiforbruget ved afvikling af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark.

Videre kan nævnes, at den beskæftigelsesmæssige effekt i byggeperioden af projektet sammenholdt med de færgelinvesteringer, der ellers ville komme på tale, er gunstig.

Projektets gennemførelse vil desuden betyde en landvinding for dansk teknologisk know-how med tilhørende øget erhvervs-mæssig prestige i udlandet for danske virksomheder.

Det kan også nævnes, at erfaringer viser, at store broer giver øget økonomisk aktivitet i de berørte områder til gunst for såvel hjemmemarked som eksport.

Medens vi gennem mange af samfundets dispositioner i de senere år har lagt byrder på kommende generationers skuldre, har vi her et projekt, som for vore børn og følgende generationer vil være en meget væsentlig, varig plusværdi.

Endelig indeholder projektet elementer, som vil give anledning til intern såvel som international optimisme, og det kan dermed blive et betydningsfuldt led til udløsning af en positiv samfundsudvikling.

12. Beslutningen i 1978 om at stille broprojektet i bero skete som bekendt med henvisning til landets almindelige økonomiske situation. Denne situation er, som vi alle ved, ikke forbedret i de mellemliggende år.

Det er regeringens opfattelse, at vi bør holde fast ved den beslutning, der er taget om etableringen af en broforbindelse over Store Bælt.

Det er også regeringens opfattelse, at etableringen af en fast forbindelse på lang sigt vil være samfundsøkonomisk rentabel, og at den vil medføre en række samfunds-mæssige og udviklingsmæssige fordele, som ikke uden videre kan komme til udtryk i en rentabilitetskalkule.

Regeringen mener derfor, at bygningen af en fast forbindelse bør påbegyndes den dag, da forbindelsen på forsvarlig måde kan indpasses i den almindelige samfundsøkonomiske udvikling. Dette forudsætter, at der er skabt bedre balance mellem vore valutaudgifter og -indtægter og mellem statens indtægter og udgifter.

Regeringen har fået gennemført foranstaltninger, som vil have en mærkbar sanerende virkning både på betalingsbalancen og på statsfinanserne. Det er vor hensigt at videreføre og udbygge denne politik i de kommende år.

Inden beslutning om fast forbindelse kan træffes, er der en række forhold, som det kan være nyttigt at få belyst nærmere:

Der kan således på baggrund af den tunnelteknologiske udvikling være anledning til at foretage en fornyet anlægsteknisk vurdering af de forskellige alternative muligheder for udførelse af en kombineret forbindelse for vej og bane over Østerrende. Desuden kan man tænke sig nærmere at undersøge en etapevis igangsættelse af en fast forbindelse, blandt andet set i lyset af udfaldet af de nævnte tunnelundersøgelser.

Der er også behov for en udbygning af overvejelserne vedrørende den bedst egnede finansierings- og organisationsform, herunder spørgsmål om projektets indvirkning på dansk låntagning i udlandet.

Regeringen vil søge at få disse problemer belyst og afklaret så hurtigt som muligt, således at der kan tages en endelig bestemmelse.

Det er regeringens hensigt at give folketinget en redegørelse om disse spørgsmål, når de er afklaret. Det kan formentlig ske i foråret 1985.

Den første sag på dagsordenen var:

**1) Afgørelse af forslag om udvalgshenvisning af lovforslag nr. L 139 [afstemning]:**

*Forslag til lov om ændring af lov om økonomisk bistand til et finansieringsinstitut for dagspressen.*

**Formanden:**

I overensstemmelse med aftale på sekretærmødet har formanden stillet forslag om, at lovforslaget henvises til erhvervsudvalget,

[Formanden]

medens fru Marianne Bentsen-Pedersen (SF) har stillet forslag om, at lovforslaget henvises til kulturudvalget.

### Afstemning

Formandens forslag om at henvise lovforslaget til erhvervsudvalget vedtoges med 109 stemmer mod 22.

Dermed bortfaldt det af Marianne Bentsen-Pedersen (SF) fremsatte forslag om at henvise lovforslaget til kulturudvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 38:

*Forslag til folketingsbeslutning om børns familieretlige stilling.*

Af Lone Dybkjær (RV), Ebba Strange (SF) og Wilhjelm (VS).

(Fremsat 17/12 82).

Forslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

**Justitsministeren (Ninn-Hansen):**

Det emne, der er omhandlet i forslaget til folketingsbeslutning, tror jeg alle vil betragte som et meget vigtigt emne. Forholdet mellem forældre og børn er et spørgsmål, som angår og interesserer en meget stor del af befolkningen. Det er også et følelsesladet område, hvor forskellige holdninger og modstående interesser gør sig gældende...

**Formanden:**

Jeg tror, der er adskillige, der er interesserede i at høre, hvad der bliver sagt fra talerstolen. Derfor beder jeg om ro.

**Justitsministeren (Ninn-Hansen):**

Der er to hovedspørgsmål, der rejses i beslutningsforslaget. Det ene er spørgsmålet om fælles forældremyndighed, det andet er spørgsmålet om samkvemsrettens normale omfang.

Med hensyn til det første spørgsmål, om fælles forældremyndighed, betragter jeg debatten i dag som en forløber for den mere

indgående debat, som vi kan få på et senere tidspunkt. Forholdet er jo det, at dette spørgsmål for nylig har været behandlet i to udvalg, ægteskabsudvalget og børnekommissionen, og at der i de to udvalg har været delte meninger om, hvorvidt der bør være adgang til at aftale fælles forældremyndighed. Et flertal i ægteskabsudvalget mente således ikke at kunne gå ind for, at der indføres mulighed for fælles forældremyndighed, mens et flertal i børnekommissionen var for en sådan mulighed.

For at få et bedre beslutningsgrundlag nedsatte den daværende justitsminister i sommeren 1981 en teknisk arbejdsgruppe, der skulle udforme regler om fælles forældremyndighed. Arbejdsgruppen har afholdt en lang række møder, og man forventer at kunne afslutte arbejdet i løbet af nogle måneder.

Jeg vil derfor vedrørende de to første punkter i beslutningsforslaget indskrænke mig til nogle ganske korte bemærkninger.

Efter det første punkt har et barn altid ret til to forældre. Det er et princip, som kan lyde godt, og jeg kan også være enig så langt, at det afgørende ved udformningen af regler på dette område må være barnets tarv. Men i øvrigt tror jeg ikke, at programprægede erklæringer af denne type er til nogen hjælp, når det gælder om at tage stilling til de reelle problemer på dette område. Forslagsstillerne mener – sådan har jeg i hvert fald forstået det – at barnets ret skal gennemføres i alle tilfælde, f.eks. også hvis forældrene lever adskilt. Jeg tror, det i sådanne tilfælde kan være til skade for barnet, hvis man fastholder, at de to forældre er ligestillede, for der kan let opstå skænderi om barnet, og det kan blive kastebold mellem forældrene.

Jeg må også sige, at der findes jo særlige tilfælde i dag, hvor et barn ikke har en far, idet moderen fritages for at opgive navnet på ham. Jeg ved ikke, om forslagsstillerne vil have reglerne herom ændret, men jeg mener i hvert fald ikke, at der er grundlag herfor, og jeg vil meget advare imod at gennemtvinge noget sådant ved hjælp af stærke sanktioner.

Også med hensyn til det andet punkt i beslutningsforslaget, forslaget om fælles forældremyndighed, må jeg på forhånd stille mig skeptisk – i hvert fald over for at gå så vidt som angivet i forslaget, hvorefter der i alle tilfælde som udgangspunkt er fælles foræl-