

Rahbæk Møller (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved på socialistisk folkepartis og venstresocialisternes vegne at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om skattemæssige afskrivninger. (Gennemførelse af regeringens 4 pct.s ramme på afskrivningsområdet, suspension af pristalsreguleringen i indkomståret 1983).

(Lovforslag nr. L 173).

Ved udløbet af fristen for indgivelse af lovforslag den 15. februar blev det klart, at regeringen åbenbart har glemt at gennemføre sin egen politik på afskrivningsområdet. På stort set alle andre områder er de sædvanlige reguleringer efter reguleringspristallet sat ud af kraft, men på afskrivningsområdet løber de fortsat videre, og afskrivningsgrundlaget må på baggrund heraf forventes opskrevet med ca. 10 pct. i 1983. Forslagsstillerne går ud fra, at der er tale om en ren forglemmelse fra regeringens side, men for en sikkerheds skyld vil forslagsstillerne dog drage omsorg for, at der bliver taget det nødvendige initiativ for at bringe denne sag i orden.

Jeg henviser til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til tingets velvillige behandling.

Ole Henriksen (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om begrænsning af overarbejde og tvungen afspadsering. (Beslutningsforslag nr. B 87).

Jeg skal i øvrigt henvise til beslutningsforslagets tekst og de bemærkninger, der ledsager det.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Forhandling om redegørelse nr. R 8:

Redegørelse af 15. februar 1983 om de fremtidige trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark.

Af ministeren for offentlige arbejder.

(Redegørelsen anmeldt 15/2 83. Redegørelsen givet 15/2 83. Beslutning om forhandling 15/2 83).

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Ministeren for offentlige arbejder har vedlagt sin redegørelse en rapport, »Trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark«, en rapport af december 1982. Ministeren har da også valgt i sin redegørelse at henvise til rapporten, og jeg skal derfor starte med nogle betragtninger over denne rapport.

Rapporten, der jo er en embedsmandsrapport, giver efter en omfattende revision af tidligere udarbejdede prognoser for trafikken mellem landsdelene en meget klar og saglig beskrivelse af alle områder af trafikudviklingen mellem Øst- og Vestdanmark, og jeg vil da gerne påpege, at de konsekvensberegninger, der er foretaget i rapporten, når plusser og minusser er korrigeret, er meget positive i deres fremskrivninger, og det taler jo helt klart til fordel for en fast forbindelse over Store Bælt.

Jeg ser ikke nogen begrundelse for at betvivle de prognoser og tal, som rapporten fremkommer med, og jeg forstår da også på redegørelsen, at det gør ministeren heller ikke. Ministeren er meget positiv i sin redegørelse over for en fast forbindelse over Store Bælt, og jeg skal sige, at et flertal i den socialdemokratiske folketingsgruppe kan erklære sig enig i den positive holdning til en fast forbindelse, der lægges for dagen i redegørelsen.

Vi er ligesom ministeren klar over, at det er nødvendigt at væbne sig med sund skepsis, når der er tale om fremskrivninger og forudsigelser, der skal række frem til år 2010.

Jeg skal tilføje, at vi mener, at i en tid med over 300.000 arbejdsløse, med tomgang i virksomhederne, med stagnation i de lande, vi skal eksportere til, er der brug for øgede investeringer, og det skal være investeringer, der for det første kun bruger lidt valuta, for det andet forbedrer konkurrenceevnen og for det tredje sparer energi. Anlæg af en fast forbindelse over Store Bælt opfylder disse betingelser, og det bekræftes da også i rapporten.

I socialdemokratiet er vi naturligvis klar over de problemer af beskæftigelsesmæssig art, der rejser sig i de to færgebyer, Nyborg og Korsør, når et broanlæg står færdigt og færgerne holder op med at sejle. Vi vil satse meget stærkt på, at disse problemer løses i takt med, at anlægsarbejdet skrider frem. Vi

[J. K. Hansen]

er også klar til at diskutere forskellige finansierings- og organisationsformer for anlægget og senere driften af en fast forbindelse.

Langt hen i redegørelsen – ja, man kan sige i de første 11 afsnit af 12 i alt – er ministeren meget positiv i sin holdning til en fast forbindelse over Store Bælt. Det samme gør sig ikke gældende i redegørelsens sidste afsnit. Her vender billedet totalt. Her begynder ministeren pludselig at ryste voldsomt på hånden og blive tvivlende og usikker, ja, man kunne næsten fristes til at tro, at det sidste afsnit var skrevet af nogle helt andre personer. I hvert fald kan man sige, at ministeren må have skrevet dette afsnit med ført hånd, og vi kan vel næsten regne ud, hvad det er, der er sket, for på sin brofærd har ministeren mødt nogle »onde ånder«. Ministeren har nok mødt en hr. Andersen, en hr. Christophersen, ja en hr. Christensen, og de har så varslet uvejrheden over den syndige ministers hoved.

Ministeren siger derfor nu i sin redegørelse, sidste afsnit, at bygning af en fast forbindelse bør – og jeg underforstår »først« – påbegyndes den dag, da forbindelsen på forsvarlig måde kan indpasses i den almindelige samfundsøkonomiske udvikling. Dette til trods for, at ministeren på et tidligere tidspunkt i sin redegørelse siger, at etablering af en fast forbindelse på lang sigt vil være samfundsøkonomisk forsvarlig, og at den vil medføre en række samfundsmæssige og udviklingsmæssige fordele.

Det siges også, at bygning af en fast forbindelse forudsætter, at der er skabt bedre balance mellem vore valutaudgifter og vore valutaindtægter. Tidligere i redegørelsen siger ministeren, at den valutakrævende merimport er såre beskeden. Der er således ikke overensstemmelse mellem det, der siges i den første del af redegørelsen, og det, der siges under de afsluttende bemærkninger.

I socialdemokratiet havde vi håbet på en helt klar tale fra regeringen. Det har vi ikke fået gennem denne redegørelse. Tværtimod har regeringen ved sin 2-årige udskydelse skabt uklarhed om, hvorvidt en fast forbindelse i det hele taget vil blive etableret, en usikkerhed, som det danske samfund, det danske erhvervsliv og ikke mindst de to færgebyer vanskeligt kan leve med.

I socialdemokratiet ønsker vi en afgørelse omkring øst-vest-forbindelserne nu, og et

flertal i den socialdemokratiske folketingsgruppe går ind for en fast forbindelse. Vi må beklage regeringens uklare holdning. Vi må gå ud fra, at firkløverpartierne er enige om en udsættelse af beslutningen om en fast forbindelse i de næste to år. Og regeringen vil jo så have et flertal uden om socialdemokratiet med sig i denne beslutning. Det bliver vi nødt til at tage til efterretning, og vi tror heretter ikke på, at en fast forbindelse over Store Bælt vil være en realitet før tidligst omkring århundredskiftet. En sådan situation vil være aldeles uholdbar for færgefarten på Store Bælt, hvis der ikke sker nyinvesteringer her, og det er der altså ikke meget i redegørelsen der tyder på skal ske.

Vi vil derfor arbejde for, at vi med det samme går i gang med etablering af en første etape af sammenlagt færgefart Knudshoved-Halsskov, en første etape, der består af en udflytning af jernbanefærgerne til Knudshoved med en sporforlægning fra Nyborg station til Knudshoved og bygning af et bredt færgeleje i Knudshoved, en udflytning, der i mange henseender er en særdeles fordelagtig udbygning af overfartssystemet, og en udflytning, der økonomisk vil være fuldt ud forsvarlig, selv om et broprojekt skulle stå færdigt ved århundredskiftet. DSB vil nemlig her få en årlig driftsbesparelse på omkring 50 mill. kr.

Vi har jo senere i dag et par lovforslag til behandling. Vi går ikke ind for en ophævelse af anlægsloven fra 1973. Denne lov er, siden den blev vedtaget, blevet bekræftet indtil flere gange; det blev den i 1974, det blev den i 1976, og så sent som den 23. maj 1978 bekræftede et folketingsflertal – og det var alle partier minus fremskridtspartiet, SF og VS – at de havde broen øverst på ønskesedlen. Jeg mener også i dag at kunne sige, at der reelt er et flertal for en fast forbindelse over Store Bælt.

Jeg skal sluttelig opfordre regeringen til, da den nu skal i gang med at foretage nogle undersøgelser, også at undersøge alternative muligheder for en fast forbindelse over Store Bælt og specielt for en tunnelloøsning under Østerrenden.

Burgdorf (KF):

Så skal vi igen have en debat om en fast forbindelse over Store Bælt, for jeg ved ikke

[Burgdorf]

hvilken gang, og jeg tipper, at det heller ikke bliver den sidste gang. Jeg kan bare beklage, at vi ikke tidligere, da vi var helt fremme ved snorene, fik begyndt på at etablere en fast forbindelse over Store Bælt. Der var et direktorat, som var klar til at gå i gang, men sagen blev altså skrinlagt, og nu har en forbindelse spøgt siden. Det nuværende grundlag er en redegørelse fra trafikministeren, som vi nu skal debattere her i dag.

Jeg vil gerne starte med at takke trafikministeren for hans redegørelse. Det konservative folkeparti finder, at vi her har fået en god, saglig og indlysende redegørelse, som klart understreger regeringens ønske om at få etableret en fast forbindelse over Store Bælt, et ønske, som vi fra konservativ side har været ivrige talsmænd for, siden spørgsmålet om Storebæltsbroen første gang var på folketingets dagsorden, i 1953.

Argumenterne fra for år tilbage er trods en kraftig teknologisk udvikling stadig de samme. Således opregnede den konservative ordfører, hr. Ninn-Hansen, ved folketingsdebatten i 1961 ikke mindre end 10 vægtige argumenter for opførelsen af en fast Storebæltsforbindelse. Den konservative ordfører pegede allerede dengang på, at man ved etablering af en fast forbindelse kunne få afviklet den u hensigtsmæssige trafikale stopklods eller flaskehals, som færgeoverfarten jo er, ikke mindst i spidsbelastningssituationer. Dengang som nu kunne det påpeges, at en fast forbindelse ville være et naturligt led i udviklingen af vores trafiknet, såvel bil- som toget.

At forbindelsen vil være ensbetydende med tættere sammenbinding af rigets enkelte dele, var også dengang en kendsgerning, lige så vel som det er ubestrideligt, at en fast forbindelse vil betyde en ikke uvæsentlig forbedring af dansk erhvervslivs konkurrenceevne, idet omkostningsniveauet må forventes at falde betydeligt.

Siden 1961 er der kommet andre vægtige argumenter til, som peger på, at en fast forbindelse er det rigtige. Må jeg nævne energi-problematikken? Jeg ved godt, at den er ved at mindske i betydning i disse dage, men vi ved ikke, hvordan det kommer til at virke fremover, og der er flere fordele ved at lade færgetrafikken vige til fordel for en mere tidssvarende forbindelse.

Såvel de mere konkrete udformningsplaner som finansieringsplanerne finder jeg anledning til at rose ministeren for, og jeg finder åbenheden i redegørelsen over for andre ideer og andre tanker prisværdig. Fra konservativ side håber vi, at de eventuelle kritikere af hidtil kendte forslag og ideer vil gøre brug af denne mulighed fremfor på forhånd at afskrive projektet som sådant.

Jeg vil i øvrigt gerne erindre om, at der ved tidligere lejligheder har stået et nogenlunde enigt folketing bag beslutningen om etableringen af en fast Storebæltsforbindelse, hvorfor det må undre, at der stadig kan rejses tvivl om, hvorvidt vi overhovedet skal have en bro. Vi håber, folketinget i dag vil give regeringen klar opbakning bag ønsket om snarest belejligt at etablere en fast forbindelse.

I mange år har der været talt om det skæve Danmark, som bliver trukket mere og mere skævt, og det gør det stadig væk. Jeg vil gerne sige, at vi, som bor vest for Store Bælt – heldigvis eller uheldigvis, om man vil – må konstatere det faktum, at København ligger temmelig afsides. Det vil en fast forbindelse over Store Bælt afhjælpe en del i hvert fald.

Naturligvis må vi i den givne økonomiske og beskæftigelsesmæssige situation gøre os overvejelser over broens kortsigtede konsekvenser. Således er det forståeligt, at man fra kredse, der står færgeforbindelsen nær, har svært ved at acceptere ønsket om en fast forbindelse. Jeg mener dog, det er nødvendigt at have det langsigtede perspektiv for øje i en sag af så stor samfundsmæssig betydning, og vi mener i det konservative folkeparti, at det vil være muligt at finde fornuftige løsninger på de problemer, en nedlæggelse af færgetrafikken naturligvis vil medføre.

Disse problemer vil først og fremmest berøre lokalsamfundene på begge sider af Store Bælt, men på lang sigt er det dog vores klare indtryk at en fast forbindelse vil have positive konsekvenser også lokalt, da fordelene for de berørte områders erhvervs- og næringsliv vil være betydelige. Må jeg her minde om, at det var akkurat de samme problemer, man stod over for, da den første Lillebæltsbro skulle bygges. Man ængstedes, da færgefarten hørte op dér, men vi har set, hvordan disse byer i trekantområdet dernede, Fredericia, Vejle og Kolding, er blomstret op; det gælder også på Fynssiden, i Middelfart, og vi

[Burgdorf]

er overbeviste om, at noget tilsvarende vil ske både i Nyborg- og i Korsørområdet.

Ligeledes kan det konservative folkeparti fuldt ud tilslutte sig ministerens overvejelser over fordelene ved en fast Storebæltsforbindelse, sådan som disse kommer til udtryk i den foreliggende redegørelse, lige så vel som vi – jeg fristes næsten til at sige desværre – må anerkende rigtigheden af ministerens konklusion: før forbindelsen på forsvarlig måde kan indpasses i den almindelige samfundsøkonomiske udvikling, må der skabes bedre balance i vores økonomi. Til gengæld føler vi os overbeviste om, at regeringens økonomiske sanering, såfremt den får lov til at virke bare nogle år frem i tiden, vil kunne danne fundament for atter at få etableret den balance, der er forudsætningen for iværksættelse af et projekt af dette omfang.

Jeg vil til sidst også gerne påpege den psykologiske side af sagen, for den må vi ikke se bort fra. Man må frygte, at befolkningen ikke for øjeblikket med den økonomiske situation, vi har, vil finde tiden passende til en så stor offentlig investering, en psykologisk faktor, som jeg ikke mener vi skal se bort fra.

Men som sagt: det konservative folkeparti ser fortsat en væsentlig fordel i at få etableret en fast forbindelse, som nu i henved 30 år har optaget folketingset. Vi føler os overbeviste om, at vi som følge af regeringens gavnlige politik, også økonomisk, i løbet af et par år vil nå frem til en økonomisk situation, hvor etablering af en fast forbindelse over Store Bælt vil være en indlysende rigtig investering.

Svend Erik Hovmand (V):

Når venstre ønsker at give udtryk for en klar holdning i den diskussion, som vi har ført i de seneste uger om dette væsentlige spørgsmål, skyldes det ikke mindst, at vi i øjeblikket befinder os i en situation, hvor der er stærkt behov for grundigt at overveje de investeringer, samfundet begiver sig ud i. Når vi ønsker fra venstres side at vente endnu et par år, inden vi tager endelig stilling til spørgsmålet om en fast forbindelse over Store Bælt, er det absolut ikke ensbetydende med, at vi er et bromodstanderparti, tværtimod har vi altid været tilhængere af at fremme den frie bevægelighed i samfundet og har

ikke alene stemt for, men også kraftigt arbejdet for adskillige af de broprojekter, som er gennemført i Danmark, ikke mindst i nyere tid.

Imidlertid er der en række uafklarede problemer omkring Storebæltsprojektet, som gør, at vi ikke her og nu mener, det er klogt at begive sig ind i denne kæmpeinvestering, som jo i kroner og øre vil udgøre et beløb, der er større, end hvad regeringen har opnået i nettobesparelser gennem de meget omfattende indgreb, der er foretaget siden dens tiltrædelse.

Jeg skal ved denne lejlighed fremhæve 4 hovedproblemer.

For det første mener vi ikke, at anlæg af en fast forbindelse bør påbegyndes, forinden der er skabt en bedre balance mellem valutaudgifter og valuta-indtægter og mellem statens udgifter og statens indtægter. Som bekendt har vi netop for få måneder siden indledt en meget omfattende sanering af dansk økonomi, og selv om der er mange tegn på, at denne politik vil give et positivt resultat, mener vi alligevel, at vi i den kommende tid nøje må følge udviklingen både herhjemme og i udlandet, sådan at vi har lidt mere fast grund under fødderne, inden vi begiver os ud i så betydelig en beslutning. Jeg kunne også sige det på en anden måde: der er et spirende positivt forår på vej i dansk økonomi, men der er stadig væk en vis risiko for nattefrost.

Det er jo faktisk sådan, at uanset om vi lader staten bygge eller vi overlader det til private, vil der under alle omstændigheder være tale om, at der skal opkræves nogle danske kroner til at betale et betydeligt lån i udlandet med, og den effekt, som det giver på vores betalingsbalance og valutabeholdning i det samlede samfundsregnskab, kan vi ikke løbe fra.

Det andet hovedsynspunkt er spørgsmålet om, hvorvidt der er tale om en investering, der i sig selv er tilstrækkelig fornuftig og økonomisk velbegrundet, en investering, som sikrer os, at vi ikke skal betale mere for at komme over broen, end vi skal betale for at komme over med færgerne i dag.

Vi har i den grundige gennemgang af bl.a. dette problem i ministerens redegørelse en klar og en stærk forventning om, at dette regnskab vil kunne stilles op med et positivt resultat. Men vi har også i lyset af det, jeg

[Svend Erik Hovmand]

netop har nævnt for et øjeblik siden om den stadig væk lidt usikre udvikling, ikke bare herhjemme, men også og især i udlandet, grund til at sige: o.k., lad os nu lige tøve lidt og se, hvordan det vil udvikle sig i de aller-nærmeste år.

Hvis vi ser væk fra de trafikantfordele, som turister og ferierejsende kan have ved at spare lidt tid, så tror jeg ikke, hvis vi går ud fra, at broen skal hvile i sig selv uden skatteydertilskud, og hvis lønudviklingen i de nærmeste 10 år bliver lige så kraftig som i de sidste – hvad jeg ikke håber – at vi kan komme over en bro for samme takst, som vi i dag betaler på færgerne, medmindre der bliver tale om en så stor trafikstigning, at det må forekomme helt urealistisk.

Men modsat står vi altså i en situation, hvor vi grundigt har fulgt denne udvikling og relativt snart vil være i stand til mere sikkert at træffe beslutning herom.

Det tredje hovedsynspunkt er hensynet til at fremme den decentrale udvikling i det danske samfund, som vi fra venstres side altid har ønsket os. Man kan have grund til at frygte, at en fast forbindelse vil bidrage til nedlæggelse af størstedelen af den brede vifte af overfartsforbindelser, som vi i dag har mellem Øst- og Vestdanmark, og at den vil bidrage til en uønsket centralisering omkring de store bysamfund, herunder især København og Hamburg, hvilket vi ikke finder ønskværdigt.

Endelig for det fjerde mener vi som regeringen, at der er et behov for yderligere at undersøge de forskellige alternativer, herunder ikke mindst de forskellige tunnelprojekter. Der er jo sket en betydelig teknisk udvikling i de senere år, som gør, at tunnelloesningerne er mere attraktive i dag, end de har været hidtil. Vi ved, at den såkaldte biltogstunnel, som især jernbanefolket er meget optaget af, stadig væk er på forsøgsstadiet. Den har været under overvejelse flere steder i verden, bl.a. i Alperne, under Den engelske Kanal og senest i forbindelse med den nyåbnede 50 km lange tunnel mellem de to japanske øer Honshu og Hokkaido, men alle disse steder har man opgivet tanken om biltogsløsningen igen.

Vi ved også, at der med hensyn til udluftning i et tunnelrør af den længde og det omfang, som der her er tale om, er sket en udvikling, som gør, at vi nok må sige, at de ri-

sici, der var ved tidligere tunnelprojekter, er blevet noget mindre, men alle disse forhold, erfaringer og nye tekniske landvindinger ønsker vi at få grundigere undersøgt.

Jeg skal slutte med at sige, at i en tid med økonomisk knaphed tror jeg ikke, der er noget som helst forgjort ved at udskyde én beslutning som Storebæltsforbindelsen endnu en kort periode. Det er jo ikke sådan, at landet falder fra hinanden, fordi det ikke bindes sammen her og nu.

Tommy Dinesen (SF):

Da denne redegørelse blev fremlagt, forlød det i pressen, at trafikministeren var en meget glad mand, fordi han syntes, det var sådan en god rapport, og at regeringen var inde på noget, som ministeren syntes var udmærket. Sandheden er, at trafikministerens bombastiske udtalelser, da han tiltrådte, betød, at man ligesom skulle finde et eller andet at stå på, et kompromis, og det er det kompromis, der ligger her. Alle taler pænt om broen, det har de gjort i snart 100 år, og det bliver de sikkert også ved med i mange år endnu, men den bliver ikke bygget.

Der er ingen, der i dag tror på, at denne regering kan komme med en masse nedskæringer, sultecirkulære, nedsat arbejdsløshedsunderstøttelse, nye vejrligsbestemmelser, og hvad ved jeg, og så sige til folk: ja men I får en Storebæltsbro til en 15–20 mia kr. Er der nogen, der vil tro på den, eller er der nogen, der vil købe den? Det tror jeg ærlig talt ikke.

Det, der er det interessante i denne debat, er, at det har noget med visioner at gøre, det har noget med fremtidig politik at gøre på området. Det drejer sig om, hvorledes vi skal binde landet sammen i de næste 27 eller 25 år, og det er det, der er det mest interessante i dette. Det drejer sig også om, hvorvidt vi skal bruge 4 mia kr. på en udbygning af færgefarten og fastholde de arbejdspladser, der ligger her. Det er jo ikke sådan, som det er sagt her adskillige gange, at det kun drejer sig om Korsør og Nyborg. Det drejer sig om Korsør og Nyborg, men det drejer sig også om Lohals, om Juelsminde, om Grenå, om Århus, om Ebeltoft, om Hundested og om Kalundborg. Så tror jeg nok, jeg har fået det hele med – nej, Sjællands Odde manglede. Der er en masse arbejdspladser dér i dag, som i hvert fald har stor indflydelse både skattemæssigt og på, hvorledes kommunen

[Tommy Dinesen]

og dens økonomi står. Det kan man ikke løbe fra, og selv om man bruger de 4 mia kr., som måske lyder af meget, så får man trods alt en udbygning af Halsskov-Knudshoved, således at man kan spare et kvarter i overfartstid. Man får en overfartstid, som også betyder 50 mill. kr. om året i energibesparelser.

Ligeledes kan man for de samme penge få både vej og baner derudtil, som ville gøre det betydelig bedre og nemmere – hvis man ellers byggede nogle ordentlige færger – at laste og losse, således at man slap for den ventetid, der er i dag.

En anden ting, der mangler i rapporten, og som er ret vigtig – jeg tror, den mangler, fordi rapporten ligesom skal køre på, hvor god denne bro er – er sådan noget som værftssituationen. Der står to ord om værftssituationen i den 180 sider store rapport, og i morgen skal vi diskutere noget andet, nemlig om vi skal bygge to færger til Århus-Kalundborg-ruten.

Det er af fhv. industriminister Erling Jensen sagt, at hvis ikke man får de to færger, så er der 10.000 mennesker, der mister deres arbejdspladser. Det er ikke nævnt. Hvorfor er det ikke det? Det er da vigtigt.

Alle og enhver ved, hvor meget det betyder for f.eks. et område som Nakskov at få en ny færge. Hvis ikke de får det, er der kun sukkerroerne tilbage dernede. Det er det eneste, de kan dyrke. Derfor er det en meget stor mangel. Om den er bevidst, ved jeg ikke.

Det gælder jo også en masse andre byer, ikke bare Halsskov eller Helsingør eller Nakskov. Det er jo også B&W, der bygger nye færger. Det er også Ålborg, Frederikshavn, Fredericia og Svendborg. Alle disse byer er afhængige af, at man bygger færger. Går man hen og bruger disse 15–20 mia kr., kan enhver sige sig selv, at pengene skal hives hjem et andet sted fra, og det er hos skatteborgerne.

Det, der lægges op til i rapporten, at det skulle være så godt, er baseret på beregninger af nogle ting, som flyver rundt i luften. Det er noget med, at hvis folk ikke skal vente en time for at komme over, ja, så giver det samfundsøkonomisk en gevinst. Det giver noget med 3,1 mia kr. Ja men hvor kommer det beløb ind? Det er da ikke noget, der vil komme ind nogen steder. Når man regner den slags ting med, har det kun det formål at

gøre broen god for dem, der skal købe den. De 3,1 mia kr. vil aldrig komme til at holde nogen steder. De skal heller ikke kræves op, eftersom man går ud fra, at det er færgetakster, man fortsat skal benytte.

Man har heller ikke taget med, at f.eks. lastbilchauffører skal, når de kører fra den ene ende af landet til den anden, have hviletid. Derfor kan det ikke nytte noget, at man bare siger: ja men de får ikke nogen ventetid. De skal have den ventetid under alle omstændigheder.

Der er også blevet talt om, hvor godt det er energimæssigt at få en Storebæltsbro. Man regner i rapporten med, at der skal ske en fordobling eller en tredobling af den samlede trafik over Storebæltsbroen, ellers kan man ikke få de penge ind, det koster at bygge den.

Ja men hvem går ind for at forøge bilparken? Ja, det gør den borgerlige regering måske, men ellers går man da ikke ind for, at vi skal forøge bilparken. Det giver ekstra valutaunderskud osv. Men det er måske en ny politik. Hvis der skal dobbelt så mange biler over en Storebæltsbro for at gøre den rentabel, er det jo i direkte modstrid med, hvad alle andre kæmper for over hele verden. Så kan man godt sige, at energipriserne er begyndt at blive lidt mindre og alt det dér, men der er ikke nogen, der ved, hvad der sker i år 1995 og år 2000 osv. Man skøjter bare let og adræt hen over det: det går skam nok alt sammen.

Sandheden er, at færgerne, som det er i dag, giver overskud. Det vil sige, at staten eller samfundet ikke taber noget på de arbejdspladser, de har i dag. Men går vi hen og laver en bro, bliver de alle sammen arbejdsløse, ikke bare på færgerne med den afsmitning, det giver, men også på nogle af værfterne og også de, der har bygget broen. Man vil 3 måneder efter stå med 10.000 ekstra arbejdsløse i dette land. Er det det, denne regering vil? Man tror det.

Der er heller ikke nogen besparelser i det, i hvert fald hvis man ser på det knap så snævert, som trafikministeren gør. Det er da meget muligt, at trafikministeriet kan spare nogle penge til lønninger til dem, der sejler med Storebæltsfærgerne, men det er jo også sandt, at de mennesker, der bliver arbejdsløse, skal have deres arbejdsløshedsunderstøttelse. De bliver bare overflyttet til arbejdsministeriet,

[Tommy Dinesen]

og jeg tror ikke, at der er ret mange, der er interesserede i at komme derover i dag med de nedskæringer, der også sker dér.

Noget af det værste, synes jeg, når man snakker samfundsøkonomi, er, at man tager de private færgeoverfarter med. Det kan man måske nok gøre, men når vi ser, at man regner med, at de private færgeoverfarter skal udbygges med 10 nye færges, så vil de, der har lidt forstand på det område, ryste på hovedet. Der har man gjort det kunststykke eller den genistreg, at man i stedet for at sige noget med 4 mia kr. vedrørende færgeoverfarten pludselig siger, at det er noget med 7,2 mia kr. Helt realistisk er det sådan, at hvis de private færgeoverfarter kan fastholde det kundegrundlag, de har i dag, skal de allerhøjest have noget med 3 færges. Det er noget med 1 mia kr., ikke noget med 3-4 mia kr.

Sådan er det, når man tager den rapport. Vi får jo en længere diskussion om den senere, så jeg skal gemme nogle af de andre ting til et senere tidspunkt.

Dohrmann (FP):

Intern strid i regeringen har bevirket, at redegørelsen om de fremtidige trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark ikke opfylder de forventninger, der kunne stilles. Gennem flere år har skiftende ministre, hver eneste gang der blev stillet konkrete spørgsmål, undladt at svare på spørgsmålene med henvisning til, at der kom en redegørelse til folketinget.

Desværre må man nu konstatere, at hverken redegørelsen eller den debat, der har været i medierne, har skabt nogen som helst klarhed. Tværtimod er folketinget nu som tidligere splittet på kryds og tværs, således at ingen, hverken DSB, SAS, Danair, vejdirektoratet, private, amter eller kommuner, har nogen som helst anelse om, hvordan trafikmønstret i Danmark vil arte sig i de nærmeste år.

Jeg synes, det er meget beklageligt, at man i folketinget ikke kan blive enig om i det mindste at give et fingerpeg om, i hvilken retning et flertal ønsker udviklingen skal gå. At udskyde problemerne, hvad ministeren og regeringspartierne gør ved at sige, at nu venter vi et par år eller fem, og så kigger vi på det igen, er for billigt, det er direkte utroværdigt. Vi ved, at folketinget er meget uheldigt

sammensat. Det er svært at samle flertal enten for det ene eller for det andet, men vi er nu alle sammen, uanset hvilket parti vi tilhører, eller hvor vi er valgt, sat herind for at løse nogle problemer, ikke for at gøre dem større.

Jeg vil gerne rose redegørelsen, for jeg mener, at man har været vidt omkring. Der findes faktisk ikke den problemstilling, som ikke er belyst. Det vil jeg da gerne sige et par anerkendende ord om. Det er ikke derimod, at kritikken skal rettes. Nej, kritikken skal rettes mod folketingets medlemmer, de enkelte partier, som ikke vil finde en løsning på grund af forskellige hensyn. Det kan være, fordi de bor i et bestemt område, hvor man ikke er interesseret i den forbindelse, og det kan være så mange andre forhold, der spiller ind. Jeg synes, at man virkelig skulle tage sig selv i nakken, prøve at tænke over, hvilken opgave man egentlig er valgt til, nemlig at finde nogle løsninger, som er til gavn for hele samfundet. Det synes jeg i allerhøjeste grad ikke at der er noget som helst der tyder på at folketinget er indstillet på.

Jeg vil gerne sige om alle de beregninger, der er foretaget, at de giver fremskridtspartiet ret i, at det mest fornuftige og bedste ville være, om folketinget hurtigst muligt lod private firmaer eller konsortier, danske eller udenlandske, komme med tilbud om for egne midler at bygge en fast forbindelse. Vi ved, at der er mange, mange interesserede, både her i landet og i udlandet, og nogle af dem har slået sig sammen, således at det måske i givet fald vil blive et dansk-udenlandsk foretagende, som vil skyde penge i det her. Alle ved jo, at statskassen er tom, og at vi fortsat låner og låner i udlandet, og derfor er det en helt umulig tanke, nogle gør sig, at staten kan finansiere en sådan forbindelse. Hvis man lader staten finansiere en sådan forbindelse, så vil det være ensbetydende med, at vi endnu en gang sender vores finansminister ud på hans efterhånden blødende knæ for at bede om yderligere lån og dermed yderligere forgældelse af det danske samfund.

Et privat konsortium derimod betaler hver en øre mod til gengæld at få lov til at opkræve bropenge i 15-20 år. Når denne periode er udløbet, overdrages den faste forbindelse til staten vederlagsfrit. Det vil altså sige, at staten i løbet af 15-20 år gratis, uden at det koster en øre, kunne få den faste forbindelse

[Dohrmann]

over Store Bælt, som har været diskuteret i så mange, mange år. Uanset hvilken kæphest man rider her i salen eller i den her debat, enten fordi man er sømand, eller fordi man f.eks. bor i nærheden af et skibsværft i Nakskov, så findes der ingen saglige argumenter mod det forslag, fremskridtspartiet har fremsat.

Det drejer sig jo ikke bare om en billig og hurtig transportform – jeg håber, vi alle er interesserede i, at det skal vi have – det drejer sig i allerhøjeste grad også om at binde landsdelene sammen. Store Bælt virker i dag som en toldmur tværs gennem Danmark. Det er ikke uden grund, man har set i de senere år, at de største investeringer, selv om de ganske vist har været for små, nu gøres på Fyn og i Jylland. Hvorfor, tror man? Det er simpelthen, fordi man ikke er interesseret i at skulle tværs igennem den toldmur, hvor man risikerer, at nogle søfolk fra Preben Møller Hansens brigade blokerer klapperne, således at de saboterer det hele. Derfor etablerer man sig naturligvis enten på Fyn eller i Jylland, hvor der er nogle stabile trafikforbindelser.

Men det er forkert at splitte landet op på den måde, for København er stadig væk Danmarks hovedstad. Med den drejning og den udvikling, der kan forventes også fra EFs side, må man se i øjnene, at resultatet vil blive, at selv om København står som hovedstad på papiret, så vil store byer som f.eks. Hamburg og Bremen trække som magneter, og derved bliver København faktisk reduceret til et sted, hvor bureaukrater og folketingsmedlemmer mødes ved lejlighed. Det er den anden side af sagen.

Jeg vil da godt give modstanderne af en fast forbindelse over Store Bælt ret i, at selvfølgelig vil der blive en overgangsperiode, hvor det giver problemer, f.eks. for byer som Nyborg og Korsør. Det er da helt klart, at man i de byer og i de områder spekulerer over, hvad de mennesker, der i dag har deres job i forbindelse med færgedriften, skal bestille, når der kommer en fast forbindelse. Det er helt sikkert, at mange søfolk vil være nødsaget til at søge sig et andet job. Så kan man sige i dag: ja men hvor er så det job?

Det skal vi se at få ændret, således at der bliver nogle flere tilbud. Hvor mange i dagens Danmark har ikke været tvunget til at skifte erhverv på grund af den ene eller den

anden ting? Jeg tror ikke, at der er nogen, der har garanteret søfolkene eller andre, at de ved at vælge den levevej kunne være sikre på at have det som livsbeskæftigelse. Når man tager det hele i betragtning ud fra et samfundshensyn, så kan man ikke, selv om jeg udmærket forstår, at de mennesker er nervøse, gå imod et projekt, når det vil medføre så mange uheldige konsekvenser i andre retninger.

Man bruger også det argument, at skibsværfterne vil gå nedenunder og hjem, såfremt man ikke skal have bygget nogle færger. Jeg vil faktisk gerne have afklaret, hvilket dansk skibsværft der er blevet etableret med henblik på statslige investeringer, først og fremmest Storebæltfærger. Jeg tror ikke, at noget dansk værft vil påstå, at det går nedenunder og hjem, fordi det ikke skal bygge et par færger til Store Bælt en gang imellem. Jeg mener slet ikke, at det argument holder.

Vi har meget nøje gennemgået både fordele og ulemper, og vi er kommet frem til, at det positive ved at få en fast forbindelse så langt opvejer det negative, og at vi hurtigst muligt bør gå i gang. Vi har efterhånden diskuteret Store Bælt mange gange, men jeg vil gerne gentage de gode argumenter, der er for hurtigst muligt at gå i gang.

For det første får vi landsdelene bundet sammen og får sløjftet den toldmur, vi i dag har. Vi får de mange tusinde arbejdsløse, vi har i dag, sat i gang med et stykke meningsfyldt arbejde. Selv i trediveerne indså man, at det var bedre at få bygget eksempelvis Lillebæltsbroen i stedet for blot at udbetale arbejdsløshedsunderstøttelse. Det er selvfølgelig det nemmeste at udbetale arbejdsløshedsunderstøttelse uden at få noget til gengæld, men lad os da få nogle værdier for den arbejdskraft, som hellere end gerne vil i gang med at bestille noget i stedet for at gå ledig og ikke vide, hvad den skal få tiden til at gå med.

Vi sparer en masse af det dyre brændstof, der importeres fra udlandet, ikke alene til de mange store færger, men også til flere af de indenrigsflyveruter, der bliver overflødige, når man i løbet af kort tid kan være fremme med tog. Den kollektive trafik med togene vil blive styrket, fordi rejsetiden forkortes. Vi vil undgå den forurening, de mange færger og passagerer i dag forårsager, og vi vil opnå billigere varetransport, hvilket i første om-

[Dohrmann]

gang kommer forbrugerne til gode, men senere hele samfundet.

Stil dog de enkelte medlemmer af folketinget frit, således at vi kan få en afstemning om, hvorvidt vi ønsker den forbindelse eller ej! Vi har lige hørt venstres ordfører, som faktisk var den mest negative. Når venstrefolk rundt omkring i landet taler, hører vi noget ganske andet, det svarer slet ikke til, hvad venstres ordfører siger her, og sådan er det vel nok i langt, langt de fleste partier. Derfor føler jeg mig overbevist om, at i samme øjeblik der kom en afstemning her i folketinget, hvor medlemmerne fik lov til at stemme efter deres overbevisning og ikke efter partitaktiske hensyn el.lign., ville der visse sig et klart flertal for en privatfinansieret Storebæltsforbindelse. Det andet er luskeri.

Hahn (CD):

Centrum-demokraterne har i hele deres snart 10-årige levetid talt varmt for en Storebæltsbro. De øvrige 3 regeringspartnere kendte altså CDs standpunkt, da regeringschefen, hvis parti også vides at være tilhænger af broen, udpegede en CDer til trafikminister. De konservative har endnu længere talt for en Storebæltsbro.

Nu foreligger fra ministerens hånd en udførlig redegørelse om hele projektet. Ganske vist har regeringen valgt at vente med at tage endelig stilling til en fast forbindelse over Store Bælt til foråret 1985. De 2 år skal bruges til nye undersøgelser. Regeringen vil bl.a. belyse vilkårene for bygning af en kombineret tunnel- og broforbindelse for både jernbane- og biltrafik. Det vil blive undersøgt, om det bedst kan betale sig at bygge en tunnel fra Sjælland til Sprogø og derfra en bro til Fyn. Regeringen vil samtidig gøre brug af internationale erfaringer.

Som bekendt blev Storebæltsprojektet stillet i bero i 1978. Der var da brugt 130 mill. kr. til projektering og forundersøgelser. I ministerens redegørelse anføres det, at disse penge ikke er spildt, da projektet fra dengang ikke anses for at være teknisk forældet. En stor del af det danske erhvervsliv ønsker en Storebæltsbro. Industrien herhjemme koncentrerer mere og mere i Vest-, Syd- og Sønderjylland, og det er da også her, de største forventninger findes. I Københavnsområdet er over 75 pct. af beskæftigelsen at finde in-

den for handels-, transport- og serviceerhverv. Det skal indrømmes, at for Århus og Nordjyllands amter vil færgeforbindelser over Kattegat have større betydning.

Redegørelsen nævner, at der i anlægsperioden vil kunne beskæftiges 3.300 mand. Heroverfor står en nedgang i beskæftigelsen fra og med broens åbning på ca. 2.000 mand på de berørte færgeruter.

Finansieringsformen mener ministeren ikke er noget kardinalpunkt. Endvidere anfører ministeren, at det er vigtigt, at Danmark trafikalt bliver en helhed, og at broprojektet vil være samfundsøkonomisk rentabelt i forhold til færgesejls samt reducere energiforbruget.

Jeg har nævnt de forventninger, som stilles fra jysk erhvervslivs side. Men det skal naturligvis ikke glemmes, at fynsk erhvervsliv er repræsenteret i de 42 erhvervsråd, der står bag ønsket om en Storebæltsbro.

Trafikministeriets planlægningsafdeling har udarbejdet flere projekter. En kombineret bro koster 10,7 mia kr., en biltogsforbindelse 7,2 mia kr. og en ren vejforbindelse 10,6 mia kr.

Pessimister tror ikke på en bro i dette århundrede. Broprojektet har været debatteret i de seneste 125 år. Heraf siges hr. Ninn-Hansen at have talt om bro i 25 år, men heldigvis er trafikministeren optimist. Han mener, at han bestemte vil opleve at køre mange gange over en Storebæltsbro. Centrum-demokraterne håber, trafikministeren får ret. (*Afbrydelse*). Måske er han også trafikminister til den tid, det er rigtigt nok.

Så har jeg et par bemærkninger til de foregående talere.

Hr. J. K. Hansen omtaler det sidste, ryvende afsnit om de økonomiske spørgsmål. Her har ministeren naturligvis tænkt på, hvordan optagning af et lån på en halv snes milliarder kroner vil belaste det danske samfunds lånevilkår i øvrigt.

Hr. Svend Erik Hovmand siger, at det ikke må koste mere ved overfart pr. bro end pr. færge. Det koster f.eks. omkring 7.000 kr. for et lastvognstog fra Padborg til København, og heraf går alene 3.000 kr. til færgeudgifter.

Det er rigtigt, som hr. Dohrmann var inde på, at som det er nu, vil kløften mellem Jylland-Fyn på den ene side og Sjælland på den anden side vokse, og at det kan blive

[Hahn]

ensbetydende med, at København vil komme til at stå i skyggen af f.eks. Hamburg.

Jeg vil til slut for at berolige hr. Tommy Dinesen og andre, der har været medvirkende til at påtvinge Sønderjylland en saltvands- sø, sige, at færgerne jo ikke bliver helt overflødige. Nu har man hjulpet fuglene derovre; man kunne måske også hjælpe mågerne ved at lade et par færger sejle frem og tilbage ved siden af Storebæltsbroen og kaste brød ud til mågerne.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er velgørende at opleve, at hr. Hahn har humoristisk sans. Det er der sandelig brug for, navnlig i hr. Hahns situation, for det er jo så rigtigt, som han beskrev det: regeringen vidste, hvad den gjorde, da den udnævnte en CDer til trafikminister. Jeg skal undlade at konkludere videre. Navnlig når man læser afsnit 12 i redegørelsen, kunne man jo nok forestille sig, at en og anden, måske netop en CDer, burde overveje, om det nu var så godt med denne placering. Men det må andre afgøre, det må eftertiden afgøre.

Ministeren har i dag skrevet en artikel i Berlingske Tidende, som for så vidt er interessant, som den fremdrager nogle lange og fyldige citater af et menneske, som jeg forstår i hvert fald ministeren sætter umådelig megen pris på, og det må også andre gøre, for det var en stor venstremand, denne Niels Neergaard, det var en meget stor venstremand. Det, der er det pudsige ved artiklen, er, at den nuværende trafikminister anmoder os om at acceptere denne store venstremands visioner om, at man, ikke mindst når det ser lidt sort ud, kan have brug for at bygge store projekter. Dette være hermed afleveret som ministerens venlige hilsen, eller hvad man nu vil kalde det, til Niels Neergaards efterkommere. Der er ingen tvivl om, at afsnit 12 i ministerens redegørelse, som ikke er i overensstemmelse med det, hr. Hahn beskrev som CDs holdning til Storebæltsbroen, må være skrevet af en anden end trafikministeren. Jeg forestiller mig, at det kan være Niels Neergaards efterkommere, der har skrevet dette afsnit. Ikke mindst efter at jeg har hørt hr. Svend Erik Hovmand, tror jeg, at det forholder sig sådan.

Det pudsige i ministerens redegørelse, det særegne, det opsigtsvækkende, om man vil,

er, at vi nok aldrig nogen sinde har fået en redegørelse, der så utvetydigt lovsynger et trafikprojekt, som tilfældet er i redegørelsens 10 afsnit. I det 11. afsnit foretages der en konkludering; heri siger ministeren, at teknologisk, erhvervsmæssigt, kulturelt, ja moralsk og økonomisk er dette et fantastisk projekt for Danmark at gå i gang med. Man må forstå, at ministeren mener, at dette er projektet, som giver Danmark en helt ny status. Derfor undrer man sig, når man kommer til afsnit 12, hvori ministeren kort og klart siger: al den lykke har vi ikke råd til.

Jeg synes, det havde været klogt, om ministeren havde bragt redegørelsens indledende afsnit, præmisserne, i overensstemmelse med konklusionen. Men det har altså ikke været muligt, og heri ligger nok den klareste angivelse af, hvordan situationen egentlig er i regeringen vedrørende denne sag.

Det forholder sig sådan, at vi i det radikale venstre har drøftet dette meget indgående. I anledning af hr. Dohrmanns bemærkninger om at stille medlemmerne frit kan jeg sige, at det har vi såmænd gjort, og alle har sagt: vi skal ikke have den faste forbindelse, i hvert fald ikke nu. Det, der er vores hovedargument imod at gå i gang med en fast forbindelse nu, ligger i rapporten. I hovedsagen ligger det i, at de mål, de forestillinger, folketinget gjorde sig først i 1970'erne, navnlig i rapporten fra 1972, om, hvilken fantastisk udvikling der ville komme i øst-vest-trafikken, slet, slet ikke nås. Den nye rapport siger således, at personbiltrafikken dengang blev vurderet 70 pct. for højt, at lastbiltrafikken blev vurderet 40 pct. for højt – mellem 30 og 50 pct., siger man. Jeg er overbevist om, at hvis folketinget havde kendt denne baggrund i 1973, havde der ikke været flertal for at gå ind for broloven.

For det andet vil det betyde, dersom man går i gang med at bygge en fast forbindelse på dette nye, stærkt reducerede trafikgrundlag, at man i højere grad, end man før havde regnet med, trækker trafikken ned over denne faste forbindelse, altså centraliserer, som hr. Svend Erik Hovmand var inde på. Det hænger ikke sammen med talen om, at man vil knytte landsdelene stærkere sammen. Det, man gør ved at centralisere trafikken på en enkelt overfart – måske suppleret med en enkelt udvandet færgeoverfart – er, at man reducerer samkvemmet, formindsker fordele-

[Bilgrav-Nielsen]

ne ved at have tætte forbindelser mellem landsdelene. 6-7 færgeforbindelser nedlagt til fordel for én fast forbindelse mellem Fyn og Sjælland er at gå den forkerte vej. Og sådan vil det gå, når trafikunderlaget ikke er der for den faste forbindelse.

Det vil betyde brud på en anden politisk holdning, som der har været stort flertal for her i folketinget, nemlig hovedargumentet bag vores landsplanlægning: at vi skulle have en ligelig udvikling i landets forskellige regioner. Dette standpunkt falder, dette mål kan man ikke nå, hvis man med det svage trafikunderlag bygger en fast forbindelse over Store Bælt. Hele det nord- og nordvestjyske område får lang omkørselsvej, og når de endelig når frem til overfarten, er der stor sandsynlighed for, at de skal betale en højere pris for at komme over end den, de betaler i dag.

Her gør navnlig tilhængerne af fjernelsen af toldmuren sig skyldige i en alvorlig fejltagelse. Hr. Burgdorf, hr. Hahn og især hr. Dohrmann mener jo, der er en gevaldig spærring på grund af prisen for at sejle over Store Bælt, og jeg er enig i, at der er en spærring på grund af prisen ved at komme over Store Bælt. Men bygger man en fast forbindelse til de priser, der tales om, med det svage trafikunderlag, der er udsigt til, så er man stensikker på, at der i en lang, lang årrække ikke bare sker en fastholdelse af toldmuren, men en cementering, en byggen oven på toldmuren.

Hvis man vil forsøge at komme uden om det problem, at sejladsen, at overfarten er for dyr, er det dårligst tænkelige, man kan gøre, at bygge en fast forbindelse på det trafikunderlag, som nu synes at ville komme i de nærmeste år. Det kan ændre sig, det er klart. Man skal ikke i dag sige, at der aldrig nogen sinde vil være basis for en fast forbindelse over Store Bælt; det ved ingen.

Men hvad vi bør konkludere, er, at der i hvert fald ikke er brug for den på denne side af år 2000. Vi har brug for at skaffe lidt tid, for at vi ikke fortsat skal lade færgeoverfarten stagnere, for at vi ikke fortsat skal slide ned uden at reparere. Det betyder nemlig, at vi ødelægger og forringer servicen i forbindelsen mellem landsdelene.

Landets økonomiske situation er en tredje årsag til, at vi ikke bør gå i gang med dette byggeri. Ingen kan bestride, at situationen i

dag for landets økonomi er ringere end i 1978, da man sidst udskød på grund af økonomien, og langt ringere i dag end i 1973, da man besluttede sig for anlæggelsen.

Endelig er der for det fjerde beskæftigelsesproblemet. Det kan ikke bestrides, at der er udsigt til – ingen ved noget, men der er udsigt, jeg vil endda sige god udsigt, til – en vis merbeskæftigelse ved etablering af en fast forbindelse, men hvad der er mere sikkert, er, at når den faste forbindelse er færdigbygget, er den arbejdskraft, som var blevet merbeskæftiget, lediggjort sammen med en lang række andre, som har været beskæftiget, ikke bare ved færgeoverfarterne, men ved de forbundne aktiviteter dér, hvor færgerne forbinde landsdelene. Hvor man nu taler om en aktivitetsforøgelse med en fast forbindelse i visse egne, hvilket nok heller ikke kan bestrides, er jeg overbevist om, at man vil komme til at opleve en mindst lige så klar aktivitetsforringelse, nedgang, i de egne af landet, hvor færgeforbindelserne må afvikles.

Dette er baggrunden for, at vi må sige tak for, at nogen har ført ministerens hånd ved skrivning af afsnit 12. Men vi håber ikke, at det bliver som sidst: at man blot udsætter, afventer, undersøger endnu et par år. Vi mener, man bør handle. Man bør gennemføre en effektivisering af færgeoverfarten, færgedriften på Store Bælt, og det har vi 2 lovforslag om til behandling om lidt.

Anne Grete Holmsgård (VS):

Når man læser ministerens redegørelse, der er én lang skamrosning af Storebæltsbroen, får man det solide indtryk, at ministeren befinder sig i en drømmeverden og fortsat er optændt af de tidlige 1970eres optimisme. Det forhold, at trafikprognoserne for trafik mellem Øst- og Vestdanmark er faldet med 70 pct. for persontrafikkens vedkommende og ca. 40 pct. for lastbiltrafikkens vedkommende i forhold til forudsigelserne i 1972, har ikke på nogen som helst måde anfægtet ministerens tyrkertro på, at en Storebæltsbro vil være en samfundsmæssigt set enestående investering.

Ministerens 11 siders skamrosning af broprojektet, der når de helt store højder på det sted, hvor broen udråbes til en såkaldt varig plusværdi for vores børn og vores børnebørn, overbeviser ikke mig om salighederne

[Anne Grete Holmsgård]

ved at bygge en bro. Det fik mig dog til at fundere over, hvad man ellers med ministerens værdier og målestok kan kalde en varig plusværdi i dagens Danmark. Er det arbejdsløsheden, der ser ud til at være mindst lige så holdbar som broen? Er det den nuværende regerings ulyksalige trang til at skære ned på alle mulige kollektive goder for at skaffe påstået varig fremgang og optimisme? Eller er det måske de store motorvejsbroer, der nu begynder at smuldre?

Ministerens vigtigste argument for broen er, at den vil svejse Danmark sammen. Med ét slag vil bybo og landbo, jyder og københavnere komme hinanden ved, når det bliver muligt at drøne over Store Bælt i 70 meters højde over den østlige del af broen. Argumentet om, at broen vil svejse Danmark sammen, er efterhånden gentaget så mange gange, at det har fået gentagelsens egen dynamik og egen magt. Ikke desto mindre er det noget vrøvl, idet det ikke tager højde for det helt grundlæggende forhold, nemlig: hvad koster det at komme over Store Bælt i dag, og hvad vil det komme til at koste at komme over Store Bælt, i det øjeblik der står en bro?

Der er i den rapport, der er lagt frem sammen med redegørelsen, ikke gjort noget solidt forsøg på at vurdere, hvad det vil komme til at koste at komme over broen, til trods for at netop prisen – eller taksterne, om man vil – er helt afgørende for, om broen vil svejse landsdelene sammen eller den vil skille dem endnu mere ad, end de var i forvejen. Af den eneste egentlige driftsberegningsopstilling, der er lavet i rapporten, og af de skriftlige kommentarer, der følger med, fremgår det dog, at broen vil give underskud i de første mange år, hvis taksterne ikke sættes op. Hertil kommer, at selve driftsopstillingen virker meget optimistisk, men den er svær at gennemskue, fordi de beregningsmæssige forudsætninger ikke er lagt klart frem, så man kan se, hvad det er for nogle beregninger, man har forsøgt at lave i trafikministeriet.

Ikke desto mindre erkender man altså, at der vil være et underskud de første år. Det underskud vil være størst, hvis man bruger den beregning, der går på en realrente på 8 pct. Det er nok den mest realistiske af de tre beregningsmodeller, der er stillet op, hvis vi ser på den udvikling, der har været gennem de sidste par år og formentlig vil fortsætte i

nogle år fremover i hvert tilfælde. Det giver underskud. Kan man virkelig forestille sig, at staten i den situation vil gå ind og give et ekstra tilskud for at opveje det underskud, som broen ville give, hvis man skulle fastholde de nuværende takster? Det tror jeg ganske enkelt ikke på, og jeg tror slet ikke på det, når jeg kan se, at den regering, der sidder, har en målsætning med hensyn til den kollektive trafik, der går ud på, at DSB økonomisk skal hvile i sig selv. Overskud og underskud skal balancere med hinanden. For mig at se peger det meget tydeligt på, at der vil komme takststigninger på overfarten, og at der vil komme ganske betragtelige takststigninger.

Man kan så overveje, hvem der vil få de største takststigninger, og jeg tror, den mest realistiske prognose går ud på, at det vil blive den kollektive trafik, der får de største takststigninger, fordi det ikke klart fremgår, hvad det koster at komme over Store Bælt med et tog, mens det derimod fremgår meget klart, hvad det koster at komme over med en bil eller med en lastbil. For togenes vedkommende er det skjult i billetprisen, og det vil være lettere at presse en forhøjelse igennem, fordi den ikke er så synlig. Så vil vi stå i en situation, hvor det er den kollektive trafik, der virkelig bliver bet med den bromodel, der er lagt op til her, og med de visioner, som regeringen har, selv om trafikministeren alligevel mener, at projektet skal udskydes et par år. Jeg mener virkelig, broprojektet er at lægge gift for den kollektive trafik, fordi det vil medføre nogle kraftigt stigende takster.

Ministerens andet argument for broen er, at det påstås at være en samfundsøkonomisk rentabel investering i forhold til fortsat færgedrift. Sagt på jævnt dansk påstår ministeren, at det økonomisk vil være mere fordelagtigt at poste mindst 10 milliarder – og det bliver mindst 10 mia kr. – i 1982-kroner ud til en bro end at bruge 3–4 mia kr. på en sammenlægning og en forbedring af færgedriften over Store Bælt. Det virker umiddelbart ikke særlig overbevisende.

Ser man lidt på beregningerne i rapporten, fremgår det, at en væsentlig årsag til, at man når frem til et resultat, der postulerer, at det vil være en samfundsøkonomisk uhyre fordelagtig forretning at bygge den pågældende bro, bl.a. er, at man regner med noget, der hedder den enkelte trafikants tidsgevinst, og

[Anne Grete Holmsgård]

at man regner med den gevinst som en samfundsøkonomisk gevinst. Det virker mildest talt temmelig rablende at påstå, at fordi den enkelte trafikant når en halv eller måske endda en hel time hurtigere frem til julefrokosten, så får samfundsøkonomien gavn af det. Det virker i hvert tilfælde ikke rimeligt.

Det virker efter min mening heller ikke rimeligt at påstå, at fordi den enkelte vognmand får en tidsgevinst og dermed sparer nogle penge, fordi chaufføren ikke skal sidde så længe i bilen, er det en samfundsøkonomisk gevinst. Jeg kan forstå, hvis man siger, det er en privatøkonomisk gevinst for den enkelte vognmand, som måske sparer nogle lønkroner på det – eller måske endda ikke gør det, fordi chaufføren så skal sidde og hvile et andet sted end på færgeoverfarten – men jeg kan ikke forstå, at man kan få det fremstillet som en samfundsøkonomisk gevinst.

Ud over det undrer det mig såre, at der er andre faktorer, som er såre samfundsmæssige, men som man slet ikke har taget i betragtning i den såkaldte samfundsøkonomiske vurdering af dette broprojekt. Man siger ganske vist, at det får nogle negative virkninger for de enkelte lokalområder. Ja, det ved Gud det gør. Det får en særdeles negativ økonomisk virkning for bl.a. Korsør, for skattegrundlaget i Korsør, når folk ikke længere er ansat ved færgeoverfarten. Det får nogle særdeles negative kommunaløkonomiske effekter i Hundested, i Grenå, i Ebeltoft, i Juelsminde. Og hvis det alligevel ikke er rentabelt at have en ekstra færgeoverfart, når først man har bygget broen, ja, så får det også de konsekvenser for Kalundborg og for Århus. Hvorfor er de beregninger ikke med, når man snakker om samfundsøkonomi?

Ud over det finder jeg i øvrigt, at det er noget tvivlsomt, at man i rapporten bruger en beregningsmodel, som man normalt anvender til at sammenligne forskellige vejprojekter med, når man skal beregne, om det ene vejprojekt er lidt mere fordelagtigt end det andet. Det er jo ikke to vejprojekter, vi står og vurderer her; det er en bro på den ene side og fortsat færgefart på den anden side. Jeg finder det særdeles urimeligt, at man bruger den type beregningsmodeller ved en sådan vurdering.

Det tredje argument i redegørelsen for broen er den positive effekt, den vil have på

beskæftigelsen. I redegørelsen sammenlignes den effekt på beskæftigelsen med fortsat færgedrift og ikke med, hvad man ellers kunne have opnået for de mindst 10 mia kr., man skal bruge til at bygge en bro for. Det finder jeg er en forvriddning. Det er ikke rimeligt at sige: hvad vil effekten være ved en bro kontra færgedrift? Man er nødt til at sige: hvad kunne man ellers have fået af beskæftigelses-effekt for de 10 mia kr., som man agter at bruge på en bro? Altså hvis man virkelig vil lave en reel vurdering af beskæftigelseseffekten i forhold til, hvad det koster.

Det fjerde argument er, at broen vil betyde en landvinding for den teknologiske udvikling. Det er sikkert rigtigt, men det argument kan bruges på hvad som helst. Det kan bruges på boligbyggeri, og det kan bruges på alle mulige andre ting.

De sidste argumenter er helt diffuse og kan samles under ministerens postulat om, at broen vil betyde en varig plusværdi. Den kan man så gumle lidt på rundt omkring i landet. Hvad er det for en varig plusværdi? Jeg tror i hvert tilfælde nok, der er temmelig mange mennesker, der vil undre sig over, hvorledes en bro til i hvert tilfælde 10 mia kr. kan betragtes som en varig plusværdi i en periode, hvor almindelige mennesker er undrende over for de bestræbelser, der bliver gjort for at hugge og snitte i de dårligst stilledes levefod.

Jeg tror også, nordjyderne vil undre sig lidt over, hvorledes man kan mene, at det er en varig plusværdi, at de nu skal til at bruge endnu mere tid på at komme frem til det sted, hvor de bor, fra København f.eks.

Jeg tror også, der er nogle, der vil undre sig over, hvordan det kan være en plusværdi, når man ser, hvor mange dage broen vil blive nødt til at være lukket på grund af storm eller på grund af isslag. Man skal tænke på, at broen, som den er planlagt, er en højbro over den ene del af Store Bælt i 70 meters højde.

Jeg tror måske også, at der er en hel del, der vil undre sig over den varige plusværdi, når det første olieskib eller det første skib med kemikalieaffald er stødt ind i en af de 25 bropiller og har ladet hele sin skidtlast ryge ud i Store Bælt.

Kort sagt: jeg mener, der er så mange ting, der taler for, at der ikke skal bygges en Storebæltbro, og at man lige så godt kunne

[Anne Grete Holmsgård]

skrinlægge projektet nu fremfor at sige: nu undersøger vi lidt mere, og så tager vi diskussionen – nøjagtig den samme diskussion – én gang til om 2 eller 3 år.

Steffensen (KrF):

Jeg synes, der er grund til at sige tak til trafikministeren for den redegørelse, som vi har til debat her i dag. Der er jo mange aspekter i spørgsmålet om en fast forbindelse over Store Bælt, og der er allerede draget en mængde af dem frem.

Kristeligt folkeparti er positivt over for en fast forbindelse, men vi er meget tilfredse med trafikministerens bemærkninger om, at det forudsætter, »... at der er skabt en bedre balance mellem valutaudgifter og -indtægter og mellem statens indtægter og udgifter«.

Kristeligt folkeparti vil også gerne påpege, at det er meget nødvendigt, at vi i en tid med så knappe ressourcer, som vi har nu, vurderer ganske nøje, hvilke konsekvenser så store investeringer vil få for vort samfund som helhed, for vort erhvervsliv, for vort samfunds struktur, i forhold til vor landsplanlægning i øvrigt i alle sektorer.

Det er klart, at der kan trækkes meget positive ting frem, der taler for en sådan fast forbindelse – det er også gjort her i dag – men der kan også trækkes betydelige negative ting frem, også når vi ser det ud fra et erhvervsmæssigt synspunkt. Det er ikke umiddelbart indlysende, at det er en god ting, når det drejer sig om erhvervslivet i det nordjyske eksempelvis. Der er grund til at få klaring på, hvordan man så kan tænke sig at man skal få hjulpet den nordjyske del rigtigt i forhold til den sønderjyske del af vor befolkning.

I en tid, hvor der er tale om prioriteringer, vil vi i kristeligt folkeparti advare imod, at man skal foretage større besparelser på sociale og uddannelsesmæssige områder til fordel for en sådan broforbindelse.

Kristeligt folkeparti tilslutter sig ønsket om en yderligere undersøgelse og synes, at det som foreslået af trafikministeren er udmærket, at vi nu har et par år til at få en lang række ting bedre undersøgt og belyst.

Der er også tale om den tunnelteknologiske udvikling og de muligheder, som ligger i det, sådan som det er omtalt i den redegørelse, vi har fået fra ministeren. Når der skal

bruges tid på denne undersøgelse, foreslår kristeligt folkeparti, at der foretages en nærmere undersøgelse af den forventede nedgang i færgedriften i tilfælde af bygning af en fast forbindelse over Store Bælt med en mere nøjagtig besvarelse af følgende spørgsmål.

For det første: hvilke af de tre færgeruter i Kattegat forventer man skal overleve, når en fast forbindelse bliver bygget? Hvis det ikke forventes at blive Kalundborg-Århus-ruten, hvordan vil man så tilgodese f.eks. Samsø trafikbehov?

For det andet: hvilken indflydelse vil en fast forbindelse få for færgefarten i øvrigt, f.eks. for Korsør-Lohals, for Tårs-Spødsbjerg, for Gedser-Warnemünde, for Gedser-Travemünde og – mere detaljeret belyst end hidtil – for Rødby-Puttgarden?

Der er en lang række ting, som i hvert fald kræver, at man får en tilbundsgående undersøgelse af disse forhold, inden man træffer en så vigtig beslutning.

Dertil kommer den beskæftigelsesmæssige nedgang for de førnævnte færgeruter. Det bør søges belyst så nøjagtigt, som det nu kan gøres.

Vi ønsker også nærmere belyst og troværdiggjort det, som trafikministeren i sin redegørelse – sp. 6058 – omtaler således:

»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.«

Alene i dette ligger der for os at se i hvert fald en lang række ukendte faktorer, som ikke er tilstrækkeligt klargjort til, at det er rimeligt i dag at tage beslutning om en fast forbindelse over Store Bælt.

Vi ser også gerne, at den beskæftigelsesmæssige situation for de mest berørte samfund, Korsør og Nyborg, belyses nærmere i det undersøgelsesarbejde, der må pågå i den undersøgelsesperiode, som nu vil komme.

Alt i alt finder vi det tilfredsstillende, at vi i dag kan debattere en redegørelse, som slår fast, at vi i dag ikke har råd til det, men vil bruge den tid, som nu skal gå, indtil vi igen skal drøfte spørgsmålet, til en bedre undersøgelse af en lang række faktorer, som må være klarlagt, inden man kan tage en beslutning, som er forsvarlig for samfundet.

Ole Henriksen (SF):

[Ole Henriksen]

Det blev nævnt, at nu har problemet været oppe i 100 år snart. Det er efterhånden blevet ligesom med Loch Ness-uhyret. Af og til skal det registreres, om man har set dette uhyre. Nogle ser det i drømme komme op. Her er der altså nogle, der stadig væk tror, at vi kan blive ved at fastholde, at vi skal have bygget denne Storebæltsbro.

Der har været snakket om, at der er et flertal i folketinget for at bygge en Storebæltsbro. Det er jeg nu ikke så sikker på – ikke mindst fordi fremskridtspartiet jo fordrer, at det bliver en privatfinansieret bro, mens der har været røster fremme andre steder fra om, at det skal være på anpartsselskabsbasis. Jeg tror, at når man sorterer op efter, hvordan broen skal finansieres, vil der ikke være det fornødne flertal her i folketinget. Det vil stadig væk være et Loch Ness-uhyre.

Flertallet, som man siger der er, er også splittet op i dem, der ønsker at fremme erhvervslivet og ønsker et knæfald for privatbilismen – som der ikke er udsigter til at vi skal have øget i de kommende år, selv om vi har faldende oliepriser nu – og dem, der tænker lidt mere betonsocialistisk over tilværelsen, og som mener, at det bare drejer sig om at bygge store monumenter osv. Det er jo næsten enhver minister for offentlige arbejder, som ønsker at sætte dette monument.

Det betyder alt i alt, at vi kan konkludere, at denne bro ikke vil blive bygget – af forskellige grunde, økonomiske først og fremmest. Nogle siger, at vores økonomi måske vil blive forbedret i de kommende år og dermed vil give adgang til at bygge en bro. Jeg tror, vi har hørt nok af disse spådomme til at vide, at det ikke er et holdbart argument.

Beskæftigelsesmæssigt er der store problemer, og der er også tale om en forvridding af trafikken. Mange snakker om, at her skal man binde landet sammen. Det er jo ikke sandheden. Trafikken bliver netop kørt ind i en meget, meget central sluse tværs over Store Bælt, som vil lade en lang række områder i Danmark blive tabere i trafikken mellem øst og vest.

Jeg har for nogle måneder siden spurgt ministeren, om det stadig væk var sådan, at en udskydelse af dette projekt ville indebære, at man fortsat f.eks. over for svenskerne vil sige, at vi ikke kan bygge nogen fast Øre-

sundsforbindelse, før vi har fået afklaret vores Storebæltsproblem.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om det er sådan, at denne udskydelse fortsat vil være en hindring for, at man får bygget en fast Øresundsforbindelse og på den måde indleder et samarbejde med svenskerne om i realiteten at få denne forbindelse ført igennem. Vi kan jo ikke blive ved med at udskyde i al evighed og ikke få kigget på den side af sagen. Vi har lige haft møde i Nordisk Råd, og der er holdt mange festtaler om forskellige projekter. Jeg synes, det var rimeligt, at vi i denne forbindelse lod være at blokere over for svenskerne og det øvrige Skandinavien. Man kan faktisk tale om, at det nogenlunde svarer til de veterinærbestemmelser, som svenskerne bliver ved med at fastholde, og som vi egentlig synes er ganske urimelige.

Kunne man ikke prøve at indlede et fornuftigt samarbejde på det nordiske plan på dette område og kigge på den Øresundsforbindelse?

Sønderby (V):

Jeg vil gerne takke trafikministeren for redegørelsen. Jeg er meget enig med ministeren i konklusionerne. Det er vigtigt, som det bliver sagt, at vi trafikalt svejses sammen, ikke kun af hensyn til Fyn og Sønderjylland – København har også brug for denne faste forbindelse – men også, som hr. Ole Henriksen var inde på, af hensyn til det øvrige Norden.

Jeg vil gerne her bede ministeren bekræfte, at Storebæltsbroen stadig væk har førsteprioritet over andre faste forbindelser: Øresundsforbindelse og Østersøforbindelse. Det er helt rigtigt, som hr. Ole Henriksen sagde, at i de nordiske lande venter man meget på den afgørelse, som vi træffer her. De lytter sikkert også i dag og har lyttet til redegørelsen, og vi har drøftet den i sidste uge i Nordisk Råd.

Jeg tror også, at en bro er samfundsmæssigt rentabel i forhold til færgefarten. Den reducerer energiforbruget meget, og lastbiltrafikken har jo ikke brug for at sidde og drikke kaffe på Storebæltsfærgerne. Det kan godt være, turisterne har det, men så kan de, som hr. Hahn sagde, sejle med en enkelt færge og se på måger. Det er helt afgørende, at de speditører, som vi har, og som har en me-

[Sønderby]

get stor omsætning, vil have gavn af denne bro.

Beskæftigelsesmæssigt er der også meget at hente. Hr. Burgdorf nævnte, at i forbindelse med Lillebæltsbroen skete der en udvikling på begge sider af Lille Bælt. Det tror jeg også vil ske ved Storebæltsbroen.

Det er da ingen hemmelighed, at der i de forskellige regeringspartier har været divergerende meninger om afsnit 12, altså konklusionen, og det har der også været i venstre. Vi har drøftet det på flere gruppemøder, men der står jo i redegørelsen, at det stadig er regeringens indstilling at holde fast ved en fast forbindelse – og det er ikke et Loch Ness-uhyr, som vi her holder fast ved – men at vi venter til 1985 med at beslutte.

Det, diskussionen står om, er, om vi har råd til det. Vi må sige, at i det halve år regeringen har været ved magten, er den økonomiske politik blevet meget forbedret, og hvis denne regering får mulighed for at fortsætte til 1985, så er jeg sikker på, at der også økonomisk er baggrund for at bygge denne bro, og så tror og håber jeg, at vi til den tid vil sætte broen i gang.

Vi må så bruge tiden – som ministeren siger i redegørelsen – til at vurdere finansieringsformen: privat eller offentlig finansiering. Vi må også bruge tiden til at undersøge tunnelmulighederne, men jeg vil gerne advare dem, der tror på, at vi skal lave en biltogstunnel. Vi har erfaringer også nede i det sydlige for, at biltogstunneler giver et monopol til dem, der kører med disse tog. Det vil sige, at DSB får monopol på trafikken under Store Bælt. Derfor må jeg advare imod en biltogstunnel, men jeg vil gerne have, at ministeren undersøger, om der er muligheder for at have tunnelforbindelse noget af vejen. Der er, som vores ordfører sagde, også nogle steder, hvor man laver disse undersøgelser. Vi må i den tid også vurdere DSBs takstpolitik, for jeg mener ikke, det kan være rigtigt, at DSB tjener 100 mill. kr. på bilfærgerne ved Halsskov og sætter penge til på godstrafikken. Det bør man nok også lige kigge på.

Venstre er ikke bromodstander. Det sagde vores ordfører. Vi har været med til at sætte Lillebæltsbroen i værk, og skal vi også tage Farøbroen med? Det har jeg altså ikke været med til, men det har venstre været med til. Vi har vist, at vi vil være med til en udvikling.

Jeg er sikker på, at hvis de økonomiske lyspunkter, der er i det første halvår af regeringens tid, fortsætter, så vil der i 1985 blive taget beslutning om at bygge en bro.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg har med glad forventning set frem til denne dag og denne debat. Det daglige arbejde herinde tvinger os til hovedsagelig at beskæftige os med de nære ting, næste års budget, aktuelle afgørelser og stillingtagen. Derfor er det forfriskende en gang imellem at beskæftige sig med tanker og projekter, der rækker ud i tiden.

Vi har nu i en række år – og vi er alle mere eller mindre medskyldige deri – været med til at hobe en række vanskeligheder op for vore børn og børnebørn ved de samfundsøkonomiske dispositioner, der har været truffet. Her har vi for en gangs skyld et projekt, som, hvis det kan gennemføres, vil være en langvarig fordel for vore efterkommere. Vi kan lægge ryg til at få det stablet op, og når det så står der og er betalt – vel at mærke betalt af brugerne og ikke af skatteyderne – så står det kvit og frit til det samfund, der måtte være om 20–25 år fra nu. Det er en glædelig ting at beskæftige sig med, en positiv ting at beskæftige sig med, og min forventning til denne debat er heller ikke blevet skuffet.

Jeg vil gerne først og fremmest takke de mange ordførere, som dels har rost rapporten, som jo er mine tekniske medarbejders fortjeneste, dels har vist forståelse for redegørelsens indhold og linje, og for de mange positive ting, der er sagt om det projekt, der her behandles. Jeg har også syntes, jeg kunne mærke en vis interesse, større end almindeligt, for denne debat i dag, og det er jo også ret naturligt for dette folketings medlemmer, for eftersom vi formentlig ikke skal have det næste folketingsvalg før i slutningen af 1985, vil det jo blive dette folketings medlemmer, der i 1985 vil komme til at stå over for den endelige afgørelse. Derfor er det kun naturligt, at man viser stor interesse.

Det er blevet konstateret – og det er helt klart for enhver, der kan læse indenad – at den redegørelse, som jeg har haft den ære på regeringens vegne at afgive, og som dækker regeringens opfattelse, klart manifesterer, at

[Ministeren for offentlige arbejder]

regeringen er for oprettelse af en fast forbindelse mellem Sjælland og Fyn.

Begrundelsen herfor kunne sammenfattes i en enkelt sætning. Efter ret megen beskæftigelse med disse ting, efter mange spørgsmål til danske og udenlandske professorer udi brobygning og faste forbindelser er det ikke lykkedes mig at høre om nogen bro eller tilsvarende fast forbindelse, der er blevet bygget, og som senere blev fortrudt af dem, der byggede den – det være sig dem, der investerede i den, det være sig dem, der bor i begge ender af den. Det har altid vist sig, at der har været brug for endnu én. Det har altid vist sig, at erhvervslivet og hermed beskæftigelsen er blomstret op i de vide oplandsområder, som ligger i begge ender af broen.

Jeg kan ikke se, at det skulle være en lykke at være vanskeligt tilgængelig, at være afskåret fra hinanden. Det er da hyggeligt med færgefart, hvor er det dejligt med alle de bæltter og sunde, der omgiver os, og hvor er det charmerende med vores strande og mågerne, som hr. Hahn nævnede, hvor er det dejligt med skibsfart og at plaske på søen! Vist er det så. Men at det ligefrem skulle være en lykke at sejle med færger, kan man vist kun mene en dag midt i ugen om sommeren. Der er 140 dage om året i hvert fald, hvor der er irritation og ærgrelse over afbrydelser, over ventetid, over manglende plads, over sammenstuvning etc. At det skulle være en lykke at opretholde det, måtte svare til, at hvis der nu havde været en eller anden form for dæmning eller landfasthed mellem disse to øer, så ville man have hugget den over for at få lidt vand imellem og få sig en hyggelig færgetur undervejs. Det er der vist ikke nogen der har tænkt på endnu. Når man ikke vil drømme om at gøre noget sådant, er det naturligvis, fordi det er hensigtsmæssigt, det er behageligt, det er praktisk, det er økonomisk at kunne komme hurtigt frem og tilbage til hinanden.

Det har danskerne jo, samtidig med at vi har sejlet med færger, erkendt i generationer. Vi har bygget mange broer i dette land og grædt tørre tårer over de færgeoverfarter, der derved blev nedlagt. Principielt gør det ikke nogen forskel, om en distance mellem to punkter, mellem to øer, er 3 km eller 13 km eller 18 km. Man kan snarere sige, at jo større afstanden er, desto vigtigere er det at få

sparet den mertestid, der ellers går med at standse, vente, blive ført over og blive kørt fra osv.

Der er nogle, der antager, at det har været et led i Vorherres overordnede planlægning, at han skabte Danmark sådan, at der altså er en 18–19 km mellem Sjælland og Fyn. Uden at have forstand på de teologiske dele tror jeg faktisk ikke, at det indgik i skabelsesplanen oprindeligt.

Vi laver hurtige flyveruter, skønt det sandelig også var dejligt at sejle på Middelhavet, når man skulle fra den ene ende til den anden. Da jeg var dreng, kæmpede stolte skibe om Atlantens Blå Bånd. De slog rekorden med nogle timer eller minutter, og så var der stor middag og festivitas. I dag drejer det sig om at slå rekorden med nogle minutter, fordi det er lykkedes menneskelig snilde og investeringslyst og fremsynethed at gøre distancen kortere, at bruge mindre tid til transporten for så at have så meget mere tid til at være dér, hvor man begiver sig hen. Vil man endelig gå tur, køre tur, sejle sig en tur, findes der jo rigelige strækninger. De fjernes ikke, fordi vi får en fast forbindelse mellem Sjælland og Fyn.

Jeg har sagt tak til et stort antal af ordførerne under ét. Jeg vil godt have lov at sige tak til hr. J. K. Hansen – ikke kun, fordi han repræsenterer det største parti herinde, ikke kun, fordi jeg regner ham som meget sagkyndig efter den måske korte, men effektive tid, han selv har haft som minister for offentlige arbejder – jeg vil rette en tak til hr. J. K. Hansen, fordi han på sit partis vegne holdt en så overordentlig positiv tale her.

Jeg skal dog beskæftige mig med et par af de ting, vi måske er lidt uenige om, eller belyse et par af punkterne. Der vil samtidig heri ligge svar på emner, som også andre ordførere har været inde på. Det drejer sig f.eks. om beskæftigelsen, som hr. J. K. Hansen ikke unaturligt som den første taler nævnede, men som flere andre også har været inde på.

Jeg har allerede sagt, at en bro, en fast forbindelse af den ene eller anden art, skaber aktivitet, erhvervmæssig, handelsmæssig, beskæftigelsesmæssig aktivitet. Derfor mener jeg ikke, at problemet for de to væsentligste byer i denne forbindelse, Korsør og Nyborg, er særlig stort. Når vi har 6–8 år til planlægning, og når broen i sig selv skaber place-

[Ministeren for offentlige arbejder]

ringslyst netop disse steder for nye virksomheder, private såvel som offentlige, så skulle det være mærkeligt, om ikke stat, amt, kommuner og privat initiativ samt de pågældendes eget initiativ i fællesskab på 6-8 år skulle kunne løse disse problemer.

Hr. J. K. Hansen beskæftigede sig med, at der var en vis uoverensstemmelse mellem de 11 første punkter i min redegørelse og så det 12., og han talte om ført hånd og intern strid i regeringen. Hr. Dohrmann og andre ordførere var inde på det samme.

Jeg vil gerne sige, at der er ikke intern strid i regeringen om konklusionen. For det første er der enighed om redegørelsens første 11 punkter, men også punkt 12, konklusionen, er blevet til i samdrægtighed, således at jeg den dag, redegørelsen blev givet, kunne tale om, hvad jeg stadig hævder er et forment kompromis. Der er ingen strid, men der kan naturligvis være nuancer. Der er nuancer i vægtningen af de forskellige synspunkter, og det kan vel ikke undre, at der er det. Når der er 21 ministre, når der er 4 partier, og da det er et fremtidsrettet projekt og det er så umådelig svært at sige noget sikkert om fremtiden, så er det da ganske naturligt, at der må være nuancer med hensyn til, hvad man skal lægge mere vægt på i forhold til noget andet. Men værre er det altså ikke.

Hr. J. K. Hansen påpeger, at der er mangel på konsekvens – og det er ikke ulogisk, når han påpeger dette – at der er mangel på konsekvens i lovprisen af et projekt og dets gavnlighed og så alligevel en tøven med at gå i gang med dette projekt. Det er nok en rigtig iagttagelse, men dertil vil jeg sige, at sådan er det jo så tit her i livet. Meget vidt ført konsekvens kan – bortset fra at det tit kan føre til fanatisme – være farlig, men den er også svær at opnå, en sådan absolut konsekvens, fordi der altid er et både-og. Der er modgående hensyn, der skal afvejes over for hinanden. Derfor denne, vil jeg nok tillade mig at sige, kortvarige udskydelse af en endelig beslutning – for eller imod, det står åbent.

Denne udskydelse har et dobbelt formål. Den har et formål af økonomisk art. Her tænker jeg på den bedre økonomi i vort internerne som vort eksterne regnskab, som er omtalt i punkt 12 i redegørelsen. Hr. Burgdorf havde naturligvis lagt mærke til det samme, og han forklarede, at der også var en

pædagogisk faktor. Det er jeg enig med ham i, bortset fra at jeg måske vil kalde den en psykologisk faktor. En ting kan være rigtig, men man kan alligevel gøre ret i at vente en kende med at føre den ud i livet, hvis man ikke har haft mulighed for – måske ikke været dygtig nok til – at vinde bred folkelig forståelse for dette projekt. Jo større det er i penge, men også i samfundsmæssig betydning, desto vigtigere er det, at der er blevet kommunikeret ud, således at en stor del af befolkningen, helst et klart flertal, finder, at det, de folkevalgte nu giver sig i lag med, virkelig har forståelse også hos dem. Det er en af årsagerne til, at vi må udskyde beslutningen.

En anden årsag er, at der rent faktisk er undersøgelser at foretage. De falder i to dele, dels tekniske, dels organisatorisk-økonomiske.

Vi har ikke – og det kan ikke være den nuværende trafikministers skyld i hvert fald – folketinget har ikke animeret til de undersøgelser, der har været sat i gang siden 1973, til at arbejde yderligere med tunnelloøsningen. Det bebrejder jeg ikke folketinget, det er bare en kendsgerning. Imidlertid er der i de sidste 10-12 år – i modsætning til, hvad der er forekommet på brobygningsområdet – sket en betydelig udvikling på tunnelbygningens område. Der er bygget mange nye tunneler, der er indhentet mange erfaringer, og en hel del tyder på, at med hensyn til tre forhold trænger en hel eller delvis tunnelloøsning sig på. Det drejer sig om hurtigheden ved at bygge tunneler, det drejer sig om prisbillighed i forhold til en højbro f.eks., og det drejer sig om det ikke mindst vigtige: sikkerheden for trafikken afvikling, uden at der er risiko for store ulykker eller katastrofer. Der er dér sket så betydelig en udvikling, at også teknikkerne, som er nok så overbevist om den faste forbindelses lyksaligheder, måtte komme til det resultat, at inden vi sætter projektet i gang på den måde, som det er forudsat i loven af 1973, skylder vi hinanden og folketinget at få disse ting inddraget. Det er den tekniske side af undersøgelsen, der skal foregå.

Den anden del er den organisatorisk-økonomiske undersøgelse. Der er meget modstridende meninger om, hvordan en investering på en halv snes milliarder kroner vil påvirke den almindelige låntagning, som Danmark

[Ministeren for offentlige arbejder]

endnu i en årrække vil have brug for, og der er kommet nye tanker frem om organisationen. Skal det snarere være et aktieselskab, eller er der en anden form end Statsbroen Store Bælt som i loven af 1973, der vil være mere hensigtsmæssig?

Disse undersøgelser beder vi altså om ca. et par år til. Det kan ikke give hr. J. K. Hansen anledning til at sige, at da vi ikke fik helt klar tale nu, bliver det mindst år 2000, før det her kan blive færdigt. Jeg omtaler netop i redegørelsen, at det vil tage ca. 6 år at bygge højbro og lavbro, altså projektet fra 1973, men jeg siger, at der skal gå ca. 8 år, for vi skal også bruge et par år til en opstartfase. Jeg tør hævde her, at dersom folketinget i 1985 måtte beslutte sig for at anlægge den faste forbindelse i en eller anden form, så vil tidshorizonten ca. 8 år fra nu – hæng mig ikke op på et enkelt år, det er jo dog meget store og langsigtede ting – stort set kunne holde. Jeg tror derfor, at hr. J. K. Hansen er meget for pessimistisk, når han nævner år 2000 i denne forbindelse.

Hr. Burgdorf talte om Nyborgs og Korsørs situation. I den forbindelse kan jeg samtidig svare hr. Tommy Dinesen, der også talte om ledigheden i de nuværende færgebyer. Jeg har allerede nævnt, at vi bør kunne overkomme det problem, men må jeg ikke fortælle dem, der ikke måtte vide det i forvejen, at hr. Tommy Dinesens folkebevægelse imod Storebæltsforbindelsen, da den holdt møder i Korsør og i Nyborg, det ene sted samlede ca. 35 og det andet sted samlede ca. 75 personer. Så det lykkedes altså ikke engang at få det til at blive en folkebevægelse i de to nærmest berørte byer.

Jeg tror, det er lidt i familie med maskinstorm at sige, at det, at vi kan gøre noget hurtigere, og det forhold, at det har den bivirkning, at det skaber bortfald af arbejdspladser, hindrer, at vi går i gang med den slags ting. Så skulle man jo slet ikke have traktorerne, så skulle vi jo slå skrivemaskinerne – for ikke at tale om de elektriske – og regnemaskinerne i stykker. Så skulle vi jo ikke have computere og ikke nogen automatik i det hele taget. Det har hidtil altid været sådan, at ny teknik og forbedrede arbejds-gange har gjort os konkurrencedygtige. Da vore konkurrentlande ikke lader disse ting ligge, ikke undlader at gøre tingene hurtigere, sikrere, billigere, kan vi naturligvis heller ik-

ke tillade os at gøre det, for så vil der blive arbejdsløshed, så vil der blive fattigdom.

Det samme gælder om værfterne. Jeg ved ikke, hvad der skulle være af redning for værfterne i færgebyggeri. Det antal færger, der bygges i Danmark over et tiår eller over et kvart århundrede, er ikke tilstrækkeligt til at opretholde mere end et halvt lille skibsværft. Der er vel ingen, der vil have, at vi af den grund skal bevare færgefart med al den forsinkelse og fordyrelse, som det medfører, når det ikke betyder mere end dette for værfterne. Det gør det ikke, hvilket enhver kan overbevise sig om.

Hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, at 6-7 færgeforbindelser skal nedlægges for at få bare én bro. For det første tror jeg nu ikke, det bliver 6-7; det bliver måske 3, måske 4. Men i øvrigt lyder det da vældig rationelt, hvis man kan lave en bro, som overflødiggør så megen ventetid, så megen overfartstid og så megen trafiktid.

Hr. Svend Erik Hovmand sagde, at beløbet, der her skal investeres, er større end det beløb, som det hidtil er lykkedes regeringen at spare på det indre regnskab på finansloven. Jeg tror ikke, man kan sammenstille de to tal. Det er et spørgsmål om drift eller anlæg. Hvis du er fattig, hvis riget fattes mønt, så er der en del ting, du må give afkald på, præcis som hjemme i familien. Du må spise lidt billigere, måske lidt mindre, drikke mindre, holde mindre ferie, skære gavekontoen og fornøjelseskontoen ned. Men det er ikke ensbetydende med, at du ikke samtidig gør klogt i at gå ud og låne nogle penge til et produktivt, til et konstruktivt, fremtidsrettet projekt, som, når det er blevet færdigt, vil være i stand til at afdrage og forrente sig selv og give dig mulighed for på ny at få den levestandard, som du allerhelst vil have. Derfor tror jeg ikke, at det kan sammenlignes.

Her kan jeg altså ikke dy mig for at henvise til den artikel, hr. Svend Erik Hovmand som en af ordførerne nævnte, den artikel, som Berlingske Tidende i dag har publiceret, og hvori jeg gør rede for tidligere debatter om broer. Det er lige fra 1909, 1923, 1924 og 1932, man har anført dårlige tider som et argument over for et stort, langsigtet projekt. I den forbindelse var det altså, at Niels Neergaard rejste sig op 78 år gammel her i denne sal og sagde, at hvis man ikke tør sætte et langsigtet projekt i gang i dårlige tider,

[Ministeren for offentlige arbejder]

hvordan tør man så sætte det i gang i gode tider? For hvis det er på 8–10 års sigt, er der kun én ting, der er sikkert, og det er, at konjunkturen vil have svinget enten i byggeperioden, anlægsperioden, eller i den første del af ibrugtagningsperioden. Det vil sige, at så kunne man aldrig indskibe sig i noget langsigtet, fordi konjunkturerne nu engang har det med at svinge. Sådan kan man naturligvis ikke lægge bånd på sig selv. Heldigvis har medlemmer af dette ting tidligere, bl.a. i året 1932, som virkelig var et krisear i Europa og i Danmark, mandet sig op og overvundet denne tvivl om, hvorvidt vi nu havde råd, fordi man var overbevist om – som Neergaard også er citeret for i min artikel i Berlingske Tidende i dag at sige – at er det samfundsmæssigt gavnligt, så er det ikke den aktuelle økonomiske situation, der skal være afgørende for, om det sættes i værk eller ej.

Jeg kan ikke nå at komme hele vejen rundt, men skal kun sige tak også til hr. Steffensen. Jeg tror, jeg har svaret ham på hans væsentligste betænkelighed, som var den, at der ikke bør spares på aktuelle sociale udgifter for at få denne bro. Det er jeg helt enig med hr. Steffensen i, men jeg mener altså lige i mit svar til hr. Svend Erik Hovmand at have vist, at det bør der naturligvis heller ikke være tale om. Der er ikke direkte sammenhæng mellem disse ting.

Hr. Ole Henriksen spurgte mig om broen over Øresund – undskyld, fast forbindelse, det behøver ikke at være en bro, naturligvis. Jeg er en tilhænger af så at sige enhver fast forbindelse . . . (*Munterhed*). Ja, ja, også i den forstand, som de ærede medlemmer med det samme var kvikke nok til at opfatte det i – det var en ufrivillig morsomhed. Jeg mener – det har jeg vist sagt tidligere – at kan vi komme hurtigere frem, personer og varer mellem hinanden, til hinanden, måske af og til også fra hinanden, så er det kun en fordel, og jeg vil meget gerne have syet Øresund sammen og sammensvejse forlovelsen lidt mere med svenskerne, end tilfældet er nu.

Det er korrekt, som hr. Ole Henriksen oplyser, at flere talere på Nordisk Råds session nævnte denne sag. Det er min dybe overbevisning – og det er en af de mange yderligere bevaeggrunde, der kan nævnes for nødvendigheden af at bygge Storebæltsforbindelsen – at vi ikke bør få en fast forbindelse til Sverige, til Skandinavien, før vi har syet vore

egne hovedlandsdele sammen. Jeg tror, det er folketingets opfattelse. Det har det været tidligere, og det tror jeg stadig det er.

Måske kan dette argument animere hr. Ole Henriksen til alligevel at overveje på en eller anden måde at støtte en Storebæltsforbindelse, når tiden altså er inde, når undersøgelserne er forelagt. Hvis de viser det, som jeg håber de vil vise – men det står åbent – så kan jeg måske også få støtte hos hr. Ole Henriksen.

Jeg ved da godt, at det var Aksel Larsens hovedkongstanke, at vi skulle have broen over Øresund, og det vil hr. Ole Henriksen gerne vise sig som en værdig arvtager til. Lad os også få den, og lad os også få den ned til Vesttyskland. Lad os komme hinanden nærmere, ikke for at komme hinanden meget mere ved – det har vi slet ikke tid til, det kan vi slet ikke nå at overkomme, vi har jo så mange, vi kommer så meget ved – men fordi det er økonomisk og kulturelt hensigtsmæssigt.

I dette spørgsmål er jeg altså enig med hr. Sønderby, som jeg også siger tak for hans indlæg. Jeg kan bekræfte over for ham, at der i hvert fald i mine overvejelser ikke indgår tanken om en biltogstunnel, men bortset fra det skal de undersøgelser, der nu skal foretages, naturligvis være så frie, så objektive, så ubundne som overhovedet muligt.

Fjerde næstformand (Arentoft):

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00

Mødet udsat kl. 11.53

Mødet genoptaget kl. 13.00

Forhandlingen genoptoges.

J. K. Hansen (S):

Jeg skal ikke forlænge denne debat mere end højst nødvendigt, men der er et par ordførere, der fortjener at få en kommentar med på vejen.

Der er holdt indtil flere radikale taler i dag i hvert fald af firkløverpartierne. De har faktisk haft det lidt svært, og jeg forstår godt hr. Svend Erik Hovmands lidt frysende fornemmelse i nattefrossten ud fra den »klare

[J. K. Hansen]

tale«, som hr. Svend Erik Hovmand holdt. Jeg tror, at Niels Neergaard, hvis arvtager hr. Svend Erik Hovmand er, nok rumsterer en lille smule i sin grav i disse timer. Jeg har da også læst trafikministerens artikel i Berlingske Tidende i dag, og den kunne passende have haft som overskrift: »Med venlig hilsen til venstrek«.

Så vil jeg godt gå lidt ind på ministerens bemærkninger til mig eller til os alle sammen. Jeg er vældig glad for, at ministeren ikke truer med valg, i hvert fald ikke før i 1985 – hvem ved, hvad CD vil lancere til den tid? – men jeg kunne så tænke mig, at det blev et brovalg, som trafikministeren ville køre frem med i 1985, når man nu har hængt sig så fast på dette årstal.

Jeg er også tilfreds med, at ministeren har erkendt, at der er mangel på overensstemmelse mellem de første 11 punkter og det sidste afsnit i redegørelsen. Det er helt klart, at skulle vi gå i gang med et projekt som en fast forbindelse over Store Bælt, og skulle vi træffe en beslutning i dag, ville der naturligvis være et behov for at foretage tekniske og miljømæssige undersøgelser. Det har vi overhovedet ikke lagt skjul på. Det skal så naturligvis også diskuteres, hvilken finansieringsform og hvilken styringsform et sådant anlæg skal have. Det har vi erklæret os aldeles villige til at gå ind i.

Der ville næppe være brug for en langvarig udskydelse. Det ville nok kunne klares inden for 1-1½ års tid, hvorefter man kunne gå i gang. Vi står i den situation nu – og jeg tror ikke engang på det selv – at vi først kan gå i gang fra 1985 med disse tekniske undersøgelser og andre ting.

Jeg betragter den udskydelse, som regeringen kommer med her, som værende mere af bekvemmelighed og ikke så meget på grund af de undersøgelser, der skal foretages. Man kunne jo bruge ordene: »Morgen, Morgen, nur nicht heute«. Jeg ved godt, vi ikke må tale udenlandsk her, men jeg kan oversætte det, altså: »I morgen, i morgen, blot ikke i dag«. Det må nok være den devise, man arbejder efter.

Så siger ministeren, at han kan ikke give nogen grund til at sige, at vi ikke får broen før ved århundredskiftet. Jo, for vi tror simpelt hen ikke efter den udskydelse, som regeringen har fastsat for de næste 2 år, at en fast forbindelse over Store Bælt vil være en

realitet før ved århundredskiftet. Jeg så det personligt gerne, men vi tror ikke på det. Ikke for at betvivle ministerens gode vilje i denne sag – det skal siges ved denne lejlighed – men jeg er helt sikker på, at der er så stærke kræfter i den regering, ministeren sidder i, som arbejder i stik modsat retning, og derfor tror vi ikke på det.

Burgdorf (KF):

Jeg vil da endnu en gang sige ministeren tak også for de replikker, ministeren kom med efter ordførertalerne. Jeg synes, det var ganske udmærket, at ministeren byttede pædagogisk om med psykologisk – hvis ministeren ellers har tid til at lytte efter. Det har ministeren ikke, men vi er enige. Så gør vi det. Vi er også enige om, at i en så vigtig sag bør der være stor tilslutning og opbakning bag projektet.

Jeg vil endnu en gang understrege, at ministeren i sin redegørelse tydeligt har gjort klart, at regeringen ikke har lagt sig fast på udformningen af projektet eller på finansieringen. Jeg er vidende om – det er ikke bare fremskridtspartiet, som har de tanker, men også det konservative folkeparti, hvor vi med lys og lygte søger at få private firmaer i gang igen – at der er danske firmaer, som er helt klare til at kunne gå ind i dette projekt. Jeg synes, at vi skal benytte den 2-årige udsættelse til netop at finde ud af, om der også her er en mulighed, og det mener jeg der er.

Hr. Bilgrav-Nielsen mente ikke, der var nogen toldmur ved Store Bælt, og kritiserede, at vi er nogle stykker, som bruger det udtryk. O.k., men der er altså en told- eller i hvert fald en afgiftsgrænse ved Store Bælt, som ikke findes tilsvarende nogen andre steder i vort land, og vær helt overbevist om, at for dem af vore vognmænd i det syd- og sønderjyske område og længere oppe i Jylland også, for slet ikke at tale om Fyn, der skal med landbrugsvarer og gartnervarer til København, er det en hård belastning at skulle lægge transporten oven i varens pris. Derfor mener vi, at det må være rigtigt, at vi får en bro. Over en årrække må man ganske vist betale en afgift, det er vi helt enige om, men når den afgift har varet en årrække, må det aftales, hvis det er med private firmaer, at den falder bort, og så er broen dansk stats-eje.

[Burgdorf]

Hr. Ole Henriksen kom med nogle betragtninger angående forbindelsen til Sverige. Da vi havde debatten i januar måned – var det vist – om fremskridtspartiets og de radikales forslag om broforbindelsen, nævnte jeg de ting, som jeg er ængstelig for. Jeg er nemlig ængstelig for, at hvis ikke vi er vakse nok i vort land, hvad der kniber lidt for os en gang imellem, og går i gang med vores eget foretagende, vil svenskerne bygge en bro herover til Sjælland og vesttyskerne måske en bro over Femernsund til Vesttyskland, og så er vi i det fynske og jyske afskåret, så det basker. Vi vil gerne kæmpe for at undgå det, og jeg tror også, at fornuftige mennesker, også i denne sal, vil kunne forstå, at det ikke går.

Svend Erik Hovmand (V):

Må jeg indledningsvis understrege, at den redegørelse, vi diskuterer i dag, jo er en redegørelse, som er afgivet af den samlede regering. Alle partier i regeringen har givet tilslutning til de synspunkter, som redegørelsen er udtryk for.

Der har nogle gange i formiddagens løb fra flere talere været sat spørgsmålstejn ved den linje, som en af venstres tidligere statsministre, Niels Neergaard, stod for, og den linje, som mit parti står for i dag. Det skyldes en artikel, som trafikminister Arne Melchior har ladet offentliggøre i Berlingske Tidende i dag.

Jeg vil gerne benytte denne lejlighed til at sige, at de synspunkter, Niels Neergaard gav udtryk for i 1932 vedrørende Lillebæltsbroen – de findes i Folketingstidende 1931-32 sp. 2651 – ikke adskiller sig væsentligt fra de synspunkter, venstre står for i dag. Nu kan man sige, at det ville måske ikke være mærkeligt, om der var sket en vis udvikling i et parti over en årrække, som der her er tale om, men man vil faktisk, når man nærlæser Niels Neergaards udtalelser, kunne nikke genkendende til de hovedsynspunkter, jeg gav udtryk for under debatten for et øjeblik siden.

Niels Neergaard siger, at der er to ting, der er afgørende for, hvorvidt man skal gå i gang med et større projekt. Så nævner han dem: for det første, om det er et foretagende, som har en økonomisk berettigelse. Det er det første spørgsmål. Det andet hensyn ifølge

Niels Neergaard er, om foretagendet betyder et almindeligt kulturelt – og jeg tror, hvis Niels Neergaard havde levet i dag, havde han også sagt planlægningsmæssigt – fremskridt for landet, om det opfylder vigtige statsopgaver, som man såvel i gode som i onde tider skal have øje for.

Hvis man ser essensen af disse to hovedpunkter og sammenholder den med de betæneligheder, jeg gav udtryk for om det økonomiske, om, hvorvidt billetprisen kan holdes på samme niveau for en bro som for færgerne, om, hvorvidt vi ud fra et samfundsøkonomisk hensyn kan gå i gang med den opgave nu eller ikke, og dette med det kulturelle, det planlægningsmæssige, om det virkelig er fornuftigt at koncentrere eller centralisere udviklingen, sådan som en bro vil medføre, eller om vi skulle tage et større hensyn til behovet for decentralisering, vil man se, at det præcis er de samme synspunkter, ganske vist sagt med lidt andre ord i en anden tid, men jeg tror ikke, der er den store forskel.

Må jeg slutte mit indlæg med at sige til den socialdemokratiske ordfører, hr. J. K. Hansen, at jeg forstår i og for sig godt, at hr. J. K. Hansen ligesom spiller lidt op til, at de fire partier måske ikke i alle henseender har samme udgangspunkt i denne diskussion. Det er der i og for sig ikke noget mærkeligt i, for det er jo fire forskellige partier. Men jeg synes nu, at hr. J. K. Hansen skulle tage lidt vare på sit eget parti, inden han begynder at kaste med sten. Hvordan står det egentlig til med klarheden og enigheden i socialdemokratiet? Er det sådan, at den tidligere trafikminister, hr. Risgaard Knudsen, er en varm tilhænger af en bro? Er det sådan, at den tidligere formand for folketingets trafikudvalg, hr. Otto Mørch, er en varm tilhænger af en bro? Er det sådan, at den finanspolitiske ordfører, hr. Camre, er en varm tilhænger af en bro? Jeg kunne fortsætte. Der er mange andre i gruppen, som offentligt har tilkendegivet deres synspunkter om disse spørgsmål. Er det ikke sådan, at hr. J. K. Hansen taler for et lille flertal i dag? Er det ikke sådan, at der er forskellige opfattelser i socialdemokratiet såvel som i de fleste andre partier i denne sag?

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Det, jeg sagde til hr. Svend Erik Hovmand for et øjeblik siden, var, at da hr. Svend Erik Hovmand var heroppe første gang, erklærede han, at det var klar tale fra venstres side. Det var den side, jeg gik ind i.

Jeg har helt klart gjort opmærksom på i mit indlæg, at der er et flertal i socialdemokratiet – og det kan hr. Svend Erik Hovmand jo så grave i, hvorefter jeg kunne gå ind i det igen.

Hr. Svend Erik Hovmand sagde, at det var klar tale, han førte her fra denne talerstol, og det synes jeg bestemt ikke det var, heller ikke det sidste.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg har hørt mange mærkelige argumenter for og imod en bro, men jeg har aldrig hørt det, som hr. Hahn fremkom med, at hvis man ville fodre måger, skulle man flytte færgeren over i saltvandssøen i Sønderjylland. Det er ganske givet et udmærket forslag, men det er bare lidt svært at få færgeren derover. Det kan man jo prøve på at arbejde videre med i CD, så gør man i hvert fald nogen gavn.

Ministeren var inde på mange ting, men han svarede ikke på nogen af de spørgsmål, der var blevet stillet, f.eks. om broens rentabilitet. Det blev overhovedet ikke besvaret, og de svar får vi vel heller ikke, for jeg går ud fra, at broen er endeligt »cancelled« og glemt, så det bliver nok ikke et brovalg, vi skal have. Næste gang CD hiver en hvid kamin op, bliver det vel en tunnel, bare for at prøve noget nyt.

Ministeren var også inde på, at i Landsforeningen mod Storebæltsbroen har der ikke været mange til møderne. Til et af dem var der ikke ret mange, det vil jeg gerne indrømme. Vi fandt senere ud af, at det var, fordi Fællesorganisationen havde givet flæskesteg og en enkelt øl til de fleste af de mennesker, der findes i Korsør. Det kunne vi ikke konkurrere med på daværende tidspunkt, men det kommer måske senere, når vi får penge nok. Jeg kan da berolige ministeren med, at der ganske givet er flere medlemmer i den landsforening, end der er i CD, op til flere gange endda.

Så sagde ministeren også noget om, at broer rigtig gav noget til de pågældende områder. Jeg var for 14 dage siden i Rudsøbing,

i SFs partiafdeling. Her føler man i hvert fald ikke, at man har fået noget ved en bro, tværtimod, og det tror jeg også de fleste er kendt med her i landet. På Langeland findes der efterhånden kun to arbejdspladser, det er Korsør-Lohals, og det er Bagenkop-Kiel, og det er færgeoverfarer. Sådan kan det altså gå. Samtidig kan man også konstatere, at alle de steder, hvor man har projekteret en bro, er man kommet i den situation, at man skal have én mere. Det har i hvert fald ikke været med, når man har vedtaget dem. Det gælder både Limfjorden, Lille Bælt og ved Farø.

Så har ministeren sagt med hensyn til færgebyernes fremtid, at det skal vi nok klare i løbet af 6–8 år. Det sagde man også, da man diskuterede denne bro i 1976. Jeg har nogle af de ting liggende, som man ville bilde os ind i Vestsjællands amtsråd, hvor jeg var medlem på det tidspunkt. Vi skal nok klare det, der kommer en masse ting ud. Jeg ved, at borgmestre og amtsborgmestre har spurgt: hvad kan vi regne med at få ud til færgebyerne? Og så blev der total stilhed. Man kan ikke komme ud med nogen ting.

Der er et internt notat, hvor der står, at man sikkert ikke kan skaffe arbejde til de mange søfolk, fordi der i dag er en 25 pct.s arbejdsløshed inden for færge- og søfartserhvervene, så de er nok nødt til at tage ud og sejle med udenlandske skibe. Det synes jeg er en grovhed, for det er vel oven i købet i Hongkongbåde, man skal til at sejle for 25 kr. om dagen eller sådan noget lignende.

Sandheden er, at man flytter ikke noget ud i dag. Hvis man gerne vil flytte noget ud, så flyt dog noget ud! Der er masser af arbejdsløse i Nordjylland, ja, det er der alle steder. Da glasværket i Korsør gik ned, kunne man heller ikke give dem noget. Der er også 25 pct.s arbejdsløshed her i dag.

Ministeren siger også, at man ikke kan redde nogen værfter ved at bygge færger. Nej. Jeg mener heller ikke, at man skal redde samtlige værfter i landet ved at bygge færger, men der er andet end at bygge dem, der også noget, der hedder reparationer, og der er noget, der hedder dokeftersyn og den slags, og det giver noget arbejde. F.eks. har Svendborg Værft alle disse eftersyn. Så kan ministeren selvfølgelig sige: nå ja, men det er også fordyrende alt det her, men der er altså også arbejde på en bro. På Langeland er broen for øjeblikket afspærret i den halve vejbane,

[Tommy Dinesen]

fordi den skal repareres. Det giver også arbejde, det vil jeg indrømme.

Så blev der spurgt, om det er en lykke at sejle med færger. Det er det i hvert fald for nogen. De nye færger, der er kommet på Store Bælt, har en god og ordentlig service, som den bør være, og det er der også på de private Kattagatruter. Men den service, som findes f.eks. på Kalundborg-Århus, hvor folk må stå på nakken af hinanden, er med til, at folk hellere vil have en bro uden at tænke over de konsekvenser, der følger med.

Ministeren siger også, at man er maskinstormer, når man er imod en bro. Det ved jeg ikke om jeg er. Jeg mener bare ikke, man skal bruge 20 mia kr. på at komme tre kvarter før fra den ene ende af landet til den anden, når man kan bibeholde de arbejdspladser, der er, og gøre det for 4 mia kr. i en langsigtet planlægning. Det er jo det, der er behov for inden for DSB, det er det, de råber på, det er det, vi kan se i vores rapporter. Hvis man udsætter broen, som man lægger op til, får de ikke nogen langsigtet planlægning, og det er i hvert fald ikke særlig godt.

Sårbarheden af en bro, regionplaner og mange andre ting har slet ikke været berørt endnu, men det kan jeg måske komme tilbage til.

Dohrmann (FP):

Det er ikke for at være uhøflig, men det ville være hykleri fra min side, hvis jeg skulle deltage i den taksigelse, vi har hørt fra regeringspartierne side, hvor man har takket ministeren for hans indlæg her i salen i dag. Jeg har faktisk aldrig hørt en større gang hælden vand ud af ørerne. Ministeren starter med frisk og frejdigt at erklære, at der sandelig ingen splid er i regeringen, og det på trods af, at både venstres og kristeligt folkepartis ordfører lægger lang, lang afstand til den redegørelse, ministeren har fremlagt.

Jeg mener at kunne erindre, at CD ikke blot før sidste valg, men også tidligere, har benyttet enhver lejlighed til at sige, at man var tilhænger af en fast forbindelse over Store Bælt. Jeg må tolke det således, at CD har solgt sin overbevisning til fordel for nogle ministertaburetter. At sige, at der skam ingen uenighed er i regeringen, når hr. Svend Erik Hovmand fra venstre taler imod en fast Storebæltsforbindelse bedre end formanden for de broløse venner, hr. Tommy Dinesen, så

synes jeg nok, at den enighed er meget svær at få øje på.

Ministeren prøver også på at forsvare, at vi sandelig skal vente lidt og forsøge at anvende – ja, hvad var det for et udtryk? – var det ikke psykologi? Jeg ved ikke, om regeringspartierne har brug for psykologer i dette tilfælde, for vi andre har det i hvert fald ikke. Vi mener, at den beslutning skal træffes. Det værste, der kan ske, er simpelt hen, at man ikke træffer nogen beslutning, men at man bliver ved med at udskyde den. Skal vi ikke have en fast forbindelse igennem, så lad os få klarhed over det, men at blive ved med at udskyde den tjener intet formål. Det skader alle steder.

Ministeren kunne heller ikke se, at det ville være den store ulykke, såfremt vi skulle optage nogle flere statslån for at etablere en fast forbindelse. Her er jeg ét hundrede procent uenig med ministeren. Når der er mulighed for, at private vil finansiere forbindelsen, hvorfor i alverdens riger og lande skal staten så blandes ind i det? Jeg håber, at det flertal, hr. J. K. Hansen gav udtryk for fandtes i den socialdemokratiske gruppe for en fast forbindelse, også er tilhænger af, at det skal være en privatfinansieret forbindelse. Hvis der er et flertal i socialdemokratiet for det, er der ingen tvivl om, at socialdemokratiet, de konservative, fremskridtspartiet plus måske nogle enkelte CDere har flertal her i tinget til at gennemføre den ordning, men lad os få truffet den afgørelse, så vi ikke bliver ved med at udskyde den!

En ting, som vi ikke har været meget inde på endnu, er, at en konsekvens af en fast forbindelse vil være, at svenskerne for egne midler bygger en fast forbindelse over Øresund. Faren ved dette er nemlig, som hr. Burgdorf var inde på, at tyskerne og svenskerne finder sammen om at bygge en Østersøforbindelse.

Måske er ordføreren for venstre, hr. Svend Erik Hovmand, der er valgt i Storstrøms amt, interesseret i en sådan forbindelse. Det vil jeg meget gerne have lidt mere afklaret, for jeg mener ikke, det er dækkende for partiet venstres synspunkter. Derfor vil jeg godt have at vide, om det er hr. Svend Erik Hovmands egen mening eller partiet venstres mening. Jeg mener også, at venstre tidligere har givet udtryk for, at man ønsker Storebælts-

[Dohrmann]

forbindelsen etableret først og ikke en Østersøforbindelse.

Vi skylder alle de mennesker, som har involveret sig i denne sag uden for folketinget – det gælder de 42 erhvervsråd, og det gælder en lang, lang række enkeltpersoner, som har ofret store penge og megen tid på at lave forskellige beregninger og undersøgelser – en tak, fordi de har informeret os på forskellig måde.

Men stadig væk: lad os få en afgørelse enten til den ene eller den anden side! Det er umuligt at planlægge noget som helst, så længe denne usikkerhed råder.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg forstår måske godt hr. Dohrmanns interesse i at forsøge at skabe splid imellem regeringspartierne, men jeg må bedrøve hr. Dohrmann med, at det ikke vil lykkes ham. Der er et forbilledligt samarbejde regeringspartierne imellem også om denne sag, og jeg har nogle gange i dag sagt, at den rapport, som foreligger, og de konklusioner, som står i den, tegner samtlige partier og her inklusive venstre. Vi står fast ved de synspunkter, som rapporten giver udtryk for, og den er afleveret af en enig regering og af fire partier.

Når hr. Dohrmann rejser spørgsmålet om Store Bælt, kan jeg ikke forstå, at hr. Dohrmann overhovedet sætter spørgsmålstegn ved denne sag. Hr. Sønderby har netop i dag – og venstres ordfører i adskillige år – gang på gang understreget det, som et meget stort og klart flertal i folketinget i mange år har været enige om, nemlig at den første faste forbindelse må være over Store Bælt. Derefter kan vi se på de øvrige forbindelser.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Som hr. Svend Erik Hovmand også har lagt mærke til, har jeg ikke nævnt hr. Sønderbys indlæg med ét eneste ord, men jeg tror også, hr. Svend Erik Hovmand vil give mig ret i, at det, hr. Sønderby sagde, faktisk stod i temmelig stor modsætning til det, hr. Svend Erik Hovmand benyttede det meste af sin taletid til at argumentere imod en fast forbindelse og så i øvrigt her i anden omgang tale

om en venstremand, som desværre var død for mange år siden.

Jeg synes, at når et parti har en ordfører, så må det være partiets flertals mening, der bliver givet udtryk for. Derfor må jeg opfatte hr. Svend Erik Hovmands bidrag til debatten i dag som venstres, lige bortset fra hr. Sønderby, som har en afvigende mening i forhold til ordføreren.

(Kort bemærkning).

Nør Christensen (CD):

Til hr. Dohrmann, som forsøger at vise, at der er strid regeringspartierne imellem, vil jeg sige, at fordi en usandhed gentages nogle gange, bliver den ikke mere rigtig af den grund. Jeg vil også godt knytte et par bemærkninger til hr. Dohrmanns bemærkning »nogle enkelte CDere«. Den bemærkning er kun rigtig, såfremt hr. Dohrmann ved »nogle enkelte CDere« forstår 15 medlemmer af folketinget.

Hr. Dohrmann sagde i sit første indlæg, at vi er i folketinget for at løse problemer, ikke for at gøre dem større. Jeg synes egentlig, at hr. Dohrmann skulle bidrage til at løse problemerne.

Hahn (CD):

Jeg skal ikke blande mig i striden mellem venstre og fremskridtspartiet, men jeg mener dog, at hr. Dohrmann må konstatere, at der er sket væsentlige ændringer i venstres holdning. Da venstre var med i en socialdemokratisk-venstre-regering, blev hele broprojektet lagt på is. I dag har vi fra hr. Svend Erik Hovmand hørt, at venstre står bag trafikministerens redegørelse.

Når hr. J. K. Hansen på en helt anden måde end hr. Dohrmann pænt taler om, at nu sker der ikke noget før i 1985, så må jeg bemærke, at tiden indtil 1985 skal bruges til undersøgelser. Det er ikke sådan, at der intet sker. Det er også sagt til hr. Dohrmanns orientering. Det har jeg nævnt i mit første indlæg, og jeg kan blot tilføje, at bl.a. en tunnel skal undersøges. Der er mennesker, ved vi, der har angst for at køre igennem en tunnel, men i flere lande er der undergrundsbaner, hvor der hver dag befordres millioner af mennesker. Der er jo også folk, der får søsyge af at sejle og måske af broen, hvor bili-

[Hahn]

sterne skal køre på en bro, der ligger 70 m over havoverfladen.

Efter disse bemærkninger har jeg lyst til at stille et lille spørgsmål til vor trafikminister. Vi ved, at DSB har udfærdiget oplæg om tre faser, som ikke betyder nogen nedkuling af broen. Første trin kan være klar i 1988 og betyder en udflytning af jernbaneforbindelsen fra Nyborg til Knudshoved. Der tales om, at man i forvejen skal investere mange millioner kroner til fornyelse af de nedslidte Nyborglejer. En udflytning vil betyde et kvarters mindre sejtid. Alene i oliebesparelser siges der at være tale om næsten 40 mill. kr. om året. Denne første af de tre faser vil koste, beregner man, en 600 mill. kr. Nu er det ikke for at tale om færgerne, som vedtages i morgen, men blot for at komme med et par bemærkninger i denne sag.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Hr. Nør Christensen siger, at der er ét hundrede procent enighed i regeringen. Selv ministeren sagde, at der var nogle små nuancer, og de nuancer har vi så hørt. De er ret så store, når det kommer til stykket, men vi har da i hvert fald konstateret, at der er en dyb splittelse i regeringen i dette spørgsmål. Jeg siger ikke, at der er intern splittelse i CD, det kunne ikke falde mig ind, fordi jeg tror oprigtigt, at CD, hvis de ikke var bundet af regeringssamarbejdet, hvor de har måttet give afkald på nogle af de løfter, de har givet vælgerne, ville være gået ind for, at der hurtigst muligt blev etableret en fast forbindelse.

Så siger hr. Hahn, at nu skal vi bruge tiden til undersøgelser, fordi nogle er bange for at køre i en tunnel. Tror hr. Hahn virkelig, at der, fordi han laver undersøgelse i 2, 5 eller 10 år, ikke stadig væk vil være nogen, der er bange for at køre i tunnel? De ting er undersøgt, hr. Hahn, og derfor er det bare om at få truffet en beslutning enten i den ene eller anden retning.

(Kort bemærkning).

Nør Christensen (CD):

Jeg ved ikke, om jeg kan tillade mig at kalde det for en kort bemærkning, for det er nærmest et spørgsmål til hr. Dohrmann. Hvad mente hr. Dohrmann med sit udtryk

»nogle enkelte CDere«? Det kunne være rart, om hr. Dohrmann ville forklare det lidt nærmere her fra talerstolen.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg mente dermed, at ingen i dag kan sige, hvornår beslutningen bliver truffet. Derfor er det overvejende sandsynligt, at vi får et valg i mellemtiden. Og et parti, der løber fra sine valgløfter, må være indstillet på at blive indskrænket en smule.

(Kort bemærkning).

Sønderby (V):

Hr. Dohrmann sagde, at der havde været megen diskussion i venstre, og det har jeg også sagt her på talerstolen. Vi har drøftet denne sag meget, men det, som vores ordfører sagde: at venstres gruppe står bag det oplæg, som trafikministeren er kommet med, står vi ved, og det har jeg også sagt. Så må vi bruge tiden til at undersøge broforbindelserne.

Hr. Dohrmann sagde også, at svenskerne havde sagt, at hvis vi byggede broen, ville de bygge Øresundstunnelen eller en fast forbindelse over Øresund. Vi har drøftet det i trafikudvalget i Nordisk Råd, og det står ikke ved magt. Det er en udtalelse, der er kommet, men det er ikke nogen pression. Det manglede da også bare, hvis svenskerne skulle presse ved at sige: nu skal I gøre det, og så gør vi det. Det er der altså ikke noget bag ved.

(Kort bemærkning).

Nør Christensen (CD):

Det er igen, jeg havde nær sagt undtagelsesvis, til hr. Dohrmann, som munter sig med at sige, at partiet CD er rendt fra sine valgløfter, uden at han i øvrigt kom ind på, hvad disse valgløfter egentlig gik ud på. CD går ind for en Storebæltsbro. Men for at en Storebæltsbro kan bygges – og det bør hr. Dohrmann indse, hvis hr. Dohrmann forstår at tælle til 90 – er et flertal simpelt hen nødvendigt.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

[Tommy Dinesen]

Om ikke andet kan man konstatere, at CD har mistet et af deres flagskibe igen. Det er simpelt hen sunket. Der var nogle i fjernsynet i går, der sagde, at det gik meget godt for CD, men det gør det altså ikke.

Det er noget pjat, når man siger, at tyskere og svenskere vil bygge en bro til Sjælland. Er det ikke sådan, at hvis de skal være landfaste med Sjælland, har vi andre lidt at skulle have sagt herinde i folketinget også?

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil godt sige til hr. J. K. Hansen, at det er faktisk lidt bemærkelsesværdigt, at hr. J. K. Hansen så stærkt påpeger den eventuelle uenighed, der måtte være imellem regeringspartierne, for der er jo ingen tvivl om, at hr. J. K. Hansens situation i dag er den, at hr. J. K. Hansen bekvemt dækker sig ind under, at der ikke kan træffes en beslutning nu. Hr. J. K. Hansen ved godt, at han som trafikminister i en socialdemokratisk regering ville være i det ikke særlig behagelige dilemma, hvis han ønskede at fremskynde en fast forbindelse over Store Bælt, at han ikke i sin gruppe ville kunne få opbakning, hverken til den gældende brolov eller til en tunnelforbindelse med biltog eller til en fast jernbane-forbindelse. Spørgsmålet er, om han overhovedet kunne få flertal i sin gruppe for at udbygge færgetrafikken mellem Sjælland og Fyn. Men det er hr. J. K. Hansens specielle situation, og den turde nok mane til lidt forsigtig gang på jorden i denne diskussion.

Hr. Burgdorf nævnte, at jeg skulle have afvist, at der er noget, der ligner en toldmur ved Store Bælt. Det har jeg ikke afvist, men jeg har hævdet, at man ikke ændrer den situation ved at bygge en fast forbindelse. Jeg har tværtimod påstået, at man risikerer at cementere og bygge oven på denne toldmur, fordi man ikke har trafik nok til en fast forbindelse, og fordi det bliver en dyr sag at køre over en fast forbindelse. Ministeren gentog svanesangen, om man vil, fra redegørelsen, idet redegørelsens første 11 afsnit stort set blev gentaget, og der var ikke meget i ministerens indlæg i dag, der var svar på spørgsmål i debatten. Ministeren svang sig fortsat utrolig højt op. Jeg mener, man må konstatere, at ministeren, og det er så lidt i relation til den seneste debat om CDs løfter, i hvert fald har sikret sig én ting, og det er,

at CD fortsat har noget at rumle med, men stort set ikke andet. Ministeren har skrevet en redegørelse i 12 afsnit. De 11 er hans egne, det tolvte er Neergaards efterfølgeres, regeringens eller hvad man vil. Jeg ser, at kirkeministeren er til stede i øjeblikket, og jeg mindes meget klart diskussioner, som også kirkeministeren har deltaget i på et tidligere tidspunkt, der klart markerede venstres store betænkeligheder ved en fast forbindelse over Store Bælt. Det fører mig til at spørge hr. Svend Erik Hovmand, om hr. Svend Erik Hovmand kan bekræfte hr. Hahns påstand om, at venstre nu har ændret holdning, fra da venstre var i SV-regeringen, hvor man udskød projektet, til at man nu i en ny regering udskyder projektet. Har venstre ændret holdning til den faste forbindelse? Skal vi forstå det sådan, at venstre nu har tilsluttet sig CDs krav om en fast forbindelse hurtigst muligt? Jeg mener, jeg må konstatere, at ministeren ikke har taget hensyn til den uoverensstemmelse, der, og nu indrømmet af ham selv, er mellem konklusion og præmisser i redegørelsen. På den baggrund mener jeg bedst, at man kan sammenligne ministeren med den hærfører, der vandt alle slagene undtagen det sidste.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Det sidste ord er endnu ikke sagt, og det sidste slag er ikke slået. Når jeg tager ordet nu, er det, fordi jeg føler mig foranlediget, til trods for at min partikolleger hr. Nør Christensen har været inde på det, til at sige noget om CDs valgløfter, efter at nu ikke bare hr. Dohrmann, men også hr. Bilgrav-Nielsen taler om dem. Det er ikke os, men de herrer, der ser syner eller hører sådan nogle ting, for der er ikke noget, der hedder CDs valgløfter. (*Munterhed*).

Jeg kan forstå, at alle de, der ler, er dem, der udsteder sådanne valgløfter, så jeg synes, de skulle gå hjem og checke efter, hvor mange af dem de har holdt. Man kan jo ikke love noget på andres vegne, og der har i denne dronnings og i den forrige konges tid ikke været noget parti, der har haft flertal herinde alene og derfor har haft mulighed for at holde nogle løfter. Derfor er det også tåbeligt at slynge om sig med løfter, og det er det, vi ikke gør. Vi driver praktisk politik, og vi gør

[Ministeren for offentlige arbejder]

dagens gerning, og det vil vi blive ved med. Så må hr. Dohrmann og hr. Bilgrav-Nielsen gerne afgive løfterne.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg skal bede hr. Bilgrav-Nielsen om ikke at drage forhastede konklusioner om den socialdemokratiske gruppes holdning. Det skal hr. Bilgrav-Nielsen lade være med, for det har hr. Bilgrav-Nielsen ingen kompetence til, bestemt ikke. Det skal vi nok selv klare, og det har vi klaret. Det er der ingen tvivl om. Man kan klandre hinanden for forskellige ting, men man kan aldrig nogen sinde tillade sig at klandre hinanden for motiverne. Det er det, hr. Bilgrav-Nielsen gør nu.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hovsa, kunne man fristes til at sige. Jeg spurgte såmænd bare den tidligere trafikminister, om han havde så megen dækning i sit eget parti for et klart standpunkt, det være sig et hvilket som helst, men et klart standpunkt omkring Storebæltsoverfarten, at han kunne tillade sig at optræde i rollen som revers af dem, der er lidt i tvivl. Jeg har givet udtryk for, at der ikke skal bygges en fast forbindelse på denne side af år 2000, for det er der hverken økonomi eller trafik til.

Hr. J. K. Hansen har hævdet, at socialdemokratiet desværre ikke kan få gennemført denne faste forbindelse over Store Bælt, fordi regeringen er splittet. Jeg spørger hr. J. K. Hansen: hvad er det for en fast forbindelse, som hr. J. K. Hansen vil have bygget her og nu? Hvad er det for en fast forbindelse, socialdemokratiet som parti anbefaler?

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg bliver nødt til at bede hr. Bilgrav-Nielsen, som åbenbart ikke har hørt efter, hvad jeg sagde i mit første indlæg, om at læse bag efter, hvad det var, jeg sagde. Jeg har helt klart gjort opmærksom på i dag, at et flertal i den socialdemokratiske gruppe ønsker en beslutning om en fast forbindelse over Store Bælt nu.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Nu har jeg forstået, at man vil have en meget fast forbindelse over Store Bælt, men hvilken, hr. J. K. Hansen?

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Vi kommer til sagen om lidt, hr. Bilgrav-Nielsen, men hvis også hr. Bilgrav-Nielsen havde hørt efter, har jeg vist også fremført, at vi ikke ønsker anlægsloven af 1973 ophævet.

Anne Grete Holmsgård (VS):

Det undrede mig såre, at ministeren overhovedet ikke kom ind på spørgsmålet om takster i det svar, han gav til partierne lige inden frokost. Det undrer mig specielt, fordi det første og vigtigste argument i ministerens egen redegørelse er, at årsagen til, at man skal have en fast forbindelse og efter ministerens mening helst en bro, er, at man skal svejse landet sammen, og alle ved, at man svejser ikke landet sammen, hvis det bliver dyrere at komme over Store Bælt, end det allerede er. Derfor havde det været naturligt, om ministeren bare i et par sætninger f.eks. havde forholdt sig til spørgsmålet om, hvad det er for en økonomi, der ligger i det, hvad det er for nogle takster, ministeren forventer der vil komme på Storebæltbroen. Af den eneste driftsøkonomiske beregning, der er lavet i den rapport, vi har fået, fremgår det, hvis man går ud fra, at der er en realrente på 8 pct., medens man bygger broen, at man skal, når broen er opført, og hvis bilerne ikke skal betale mere, betale 800 mill. kr. over den kollektive trafik for at komme over i 1982-kroner, hvor man i dag betaler 150 mill. kr. Det kan, så vidt jeg ser, ikke undgå at give nogle særdeles kraftige takststigninger inden for den kollektive trafik. Jeg vil godt bede ministeren komme med et bud på, hvor meget den kollektive trafik vil komme til at stige, eller om hele det slip, der er i økonomien, når broen står færdig, skal lægges over til biltrafikken, sådan at man stadig væk kan holde taksterne på det niveau, man ellers havde regnet med inden for den kollektive trafik.

Ud over det synes jeg, ministeren i sit svar kom meget let hen over de konsekvenser, en fast forbindelse over Store Bælt vil have for

[Anne Grete Holmsgård]

de nuværende færgebyer, for Nyborg, for Korsør, for Grenå, for Hundested, for Ebeltoft, måske for Juelsminde, måske for Århus også. På et enkelt område kom han ind på det, nemlig for Korsør, hvor han efter min mening noget arrogant sagde: det skulle da være underligt, hvis kommune, amt og stat ikke i løbet af en 8 års periode kunne løse de problemer, der vil opstå i Korsør by. Sådan som situationen ser ud i dag i Korsør by, har man ikke med statens hjælp eller med amtets hjælp for den sags skyld været i stand til at løse nogen som helst af disse problemer. Korsør er en af de byer, der allerede er allerhårdst ramt af arbejdsløsheden.

Det er en af de første byer, hvor man ikke engang har været i stand til at give et jobtilbud til langtidsledige. Så kan man ikke tillade sig at sige, når man oven i købet mener, at broen skal bygges inden særlig længe, at det er mindre problemer, fordi der er et par tusinde mennesker, der mister deres arbejde, i det øjeblik man nedlægger en færgeforbindelse, og det er nok noget, der kan løses hen ad vejen.

Ud over det vil jeg gerne spørge, om ministeren vil bekræfte, at planstyrelsen faktisk har udarbejdet en redegørelse for de fysiske, for de planlægningsmæssige konsekvenser, en fast forbindelse over Store Bælt vil have for de forskellige færgebyer, ikke kun Korsør og Nyborg, men også for de andre færgebyer. Jeg vil gerne have at vide, hvorfor vi ikke har fået fremlagt denne redegørelse inden denne debat, og hvorfor ministeren i stedet for har taget initiativ til at standse den.

Steffensen (KrF):

Man kan nok roligt ved slutningen af denne debat sige, at de mange synspunkter, der er kommet frem, bekræfter rigtigheden af den stilling, som ministeren har taget; i den redegørelse, som han har givet, at der sandelig et behov for at få undersøgt sagerne. Derfor kan man drage den konklusion, at det er det, der vil ske. Det synes jeg at alle parter, uanset om man er tilhænger eller modstander af den faste forbindelse, kan være tilfredse med.

Jeg vil da i hvert fald takke ministeren for hans venlige bemærkninger om, når man engang skal se på finansieringen af en sådan fast forbindelse over Store Bælt, at det ikke

bør gå ud over vores sociale og vores uddannelsesmæssige sektorer. Det synes jeg var meget positivt.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Inden ministeren går på talerstolen for tredje gang, vil jeg lige give ministeren mulighed for at svare på et enkelt spørgsmål, som jeg faktisk synes er ved at blive interessant.

Vi har i dag hørt, at den socialdemokratiske ordfører har sagt, at der i den socialdemokratiske gruppe er et stort flertal for en fast forbindelse over Store Bælt. Jeg opfattede det således, at man gerne så, at beslutningen blev truffet forholdsvis hurtigt. Mit spørgsmål til ministeren lyder sådan: hvis nu efter socialdemokratiets ordførers udtalelser det samme flertal i den socialdemokratiske gruppe går ind for en privatfinansiering, kan vi andre så regne med, at den samlede regering og samtlige folketingsmedlemmer bag regeringen går ind for, at der bliver truffet en beslutning i forholdsvis nær fremtid, således at vi ikke skal gå og vente i to eller fem år, eller hvor lang tid det nu kommer til at dreje sig om? Det ville være meget interessant at få at vide.

(Kort bemærkning).

Ole Henriksen (SF):

Det er ministerens svar umiddelbart før frokost, som får mig til at spørge, om de undersøgelser, som skal foretages frem til 1985, betyder, at der igen skal ansættes folk inden for det, der hedder Statsbroen Store Bælt, til at foretage disse undersøgelser. Hvem skal tage sig af det indtil 1985, hvor ministeren vil have gennemført forslaget om den faste forbindelse? Det giver anledning også til at stille spørgsmålet, om ministeren nu opfatter denne procedure, som han har anlagt heroppefra, sådan, at det samtidig betyder, at man vil gå i realistiske forhandlinger med svenskerne om en fast Øresundsforbindelse. Det svar, som ministeren gav før, synes jeg ikke var fyldestgørende på dette område.

(Kort bemærkning).

Askjær Jørgensen (FP):

[Askjær Jørgensen]

Jeg synes, det er rimeligt at spørge ministeren, inden ministeren skal svare, om ministeren har tillid til, at man i dansk erhvervsliv er så dygtig, at man kan bygge en sådan bro på privat basis. Tror man, at man i det samlede danske erhvervsliv har så meget forretningstalent, at det kunne være muligt? Hvis der findes folk, der siger, at de godt vil påtage sig som privat erhvervsvirksomhed at bygge den bro og få deres gevinst ind via broafgifter, har ministeren så tillid til, at det er noget, dansk erhvervsliv kunne magte?

Jeg skal fortælle de folk, der så skrāsikkert siger, at der ikke er behov for en bro, hvordan nogle mennesker, der fungerer i erhvervslivet, oplever det i praksis. Hvis man er montør eller sælger for et firma og f.eks. bor i Jylland-Fyn-området og skal over på det sjællandske for at udføre erhvervsaktivitet på en eller anden måde, oplever man ofte, at det er komplet umuligt at finde ud af dagen for, på hvilket tidspunkt man skal reservere færgen til. Man venter ofte tre timer sent om aftenen ved Store Bælt på at komme over. Så folk i erhvervslivet synes, det er brandirriterende, at der ingen bro er. Det kan opstå, uanset om det er folk fra Sjælland, der skal over og foretage nogle erhvervsaktiviteter i det jysk-fynske område, eller det er modsat. Hvordan skal man få disse mennesker til at forstå, at de skal vente i timevis, fordi der ingen bro er, og hvordan skal vi forstå, hvis det virkelig skal være let at være dansker, at man ikke overalt inden for rigets grænser kan køre, hvorhen man vil, uden at der skal reserveres plads til en bestemt del af rejsen flere dage forud? Det kunne jeg godt tænke mig at få at vide, hvordan det skulle lade sig gøre.

Jeg mener, at det er meget elendig service for den danske befolkning, at man skal reservere plads nogle dage forud for at kunne færdes mellem landsdelene. Det er ret fantastisk, og jeg er helt sikker på, at de specielle Nyborg-Korsør-folk, som har nogen mening om det, overhovedet ikke har dækning hos det store brede flertal af lønmodtagere i dette samfund.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil foreslå, at man får fat i nogle sejlplaner.

(Kort bemærkning).

Askjær Jørgensen (FP):

Jeg skal hermed bestille nogle sejlplaner hos hr. Tommy Dinesen, der er således indrettet, at man kan få plads, når man er færdig med sit erhvervsjob, uanset om det er salgsmæssigt eller servicemæssigt, for det er man nemlig ikke i henhold til klokkeslæt. De sejlplaner, jeg har set hidindtil, er nogle, der er indrettet efter klokkeslæt, men de findes ikke, når man skal foretage sig noget i praksis.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Der sker nogle misforståelser en gang imellem – det skal jeg da ikke garantere for at der ikke gør – men en af grundene til, at vi diskuterer en videreudvikling af og nogle bedre forhold inden for DSB, er, at vi ganske givet vil kunne afhjælpe det, som hr. Askjær Jørgensen beder om.

(Kort bemærkning).

Askjær Jørgensen (FP):

Det vil det ganske givet. Det vil altså sige, at selv om man bor derovre og har udtalt sig så bombastisk skrāsikkert om det, tør man ikke engang garantere for det, så må man nøjes med »ganske givet«. Men se, det er vi ikke tilfredse med ude i erhvervslivet. Derfor må jeg slå fast, at den løsningsmodel, hr. Tommy Dinesen står for, duer ikke. Vi kan ikke bruge den.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det er jo ikke noget nyt, at man har sejlet med færgen, og det gør man altså næsten over hele verden, og erhvervslivet fungerer stadig væk, mig bekendt. Der er jo ingen garanti for, at det bliver bedre med broer. Det har jeg lige været inde på med hensyn til Langeland.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Hr. J. K. Hansen talte om et muligt brovalg i 1985. Det var en ganske spøjs tanke. Jeg tror ikke, det bliver særlig aktuelt med et valg om denne sag, fordi det fingerpeg om,

[Ministeren for offentlige arbejder]

hvor folketingets flertal står, som hr. Dohrmann efterlyste i formiddags i sit første indlæg, har vi helt klart fået både i redegørelsen og i hr. J. K. Hansens og i fremskridtspartiets indlæg her, så jeg kan ikke tænke mig, at der kan blive valg om det. Men det, jeg sagde om det, hr. J. K. Hansen, var jo faktisk det modsatte. Jeg sagde, at beslutningen ville nok blive truffet af det nuværende folketing inden det næste valg. Det synes jeg egentlig at vi skal arbejde sammen på sker.

Så var der det med bekvemmeligheden. Hvis det behagelige og det nyttige kan gå hånd i hånd, er det jo ikke så dårligt, og i den forstand vil jeg godkende udtrykket. Vi har brug for yderligere undersøgelser, både af tekniske, økonomiske, organisatoriske ting, og vi har brug for en modningstid for visse partier, for politikere og for en stor del af befolkningen. De to ting kan forløbe samtidig. Det synes jeg ikke er noget at være ked af.

Hr. Burgdorf, hr. Dohrmann og hr. Askjær Jørgensen var inde på spørgsmålet om danske firmaer og dansk finansiering, om privat finansiering i hvert fald. Dertil kan jeg kun sige, at også Statsbroen Store Bælt byggede på, at finansieringen ville blive privat og arbejdet ville blive udført af private. Statsbroen Store Bælt skulle kun have ca. 25 ansatte, og der er ingen tvivl om, at det altoværende vil ske ved privat aktivitet både økonomisk, projekteringsmæssigt og udførelsesmæssigt. Men man får jo nok ikke nogen private til at finansiere, uden der er en statsgaranti for en sådan finansiering, medmindre staten vil afskrive sig kontrollen med hele foretagendet, altså bl.a. takstpolitikken. Da folketinget sikkert aldrig med nogen tænkelig sammensætning vil gå med til at fraskrive sig den, vil det altså sige, at folketinget, statsmagten, vil sidde på kontrollen, på bestemmelsen over, i hvilket tempo der kan forrentes og afdrages. Derfor må staten være med som en eller anden form for makker selv ved den privateste form for finansiering.

Hr. Svend Erik Hovmand sagde, at der var ikke stor forskel på det, afdøde Niels Neergaard, tidligere stats- og finansminister og 44-årigt medlem af dette ting, havde sagt, og det, som venstre i dag mener og hr. Svend Erik Hovmand her i dag har sagt, og jeg vil da glæde mig over denne konstatering. Jeg har forstået det lidt anderledes hidtil, men nu

har jeg fået sat tingene på plads, og så skal jeg da citere den mest markante af Niels Neergaards udtalelser, og det er følgende:

»I et land, der som vort er splittet ved bælt og sund, er det en betydelig national opgave såvel som en økonomisk at knytte landsdelene nærmere til hinanden ved faste og gode forbindelsesmidler.« Folketingstidende 1931-32, sp. 2951.

Det har jeg også forstået, og det fremgår af vores fælles redegørelse, at det står venstre også på, og så skal vi nok blive enige om igangsættelsen. Jeg har især bemærket mig, at hr. Svend Erik Hovmand sluttede sit første indlæg heroppe i formiddags med at sige: hvordan det økonomisk vil udvikle sig i de allernærmeste år – og det var udtrykket »allernærmeste år«, jeg hæftede mig ved. Det svarer udmærket til et par år, altså frem til 1985, hvor vi skal følge den økonomiske udvikling.

Til hr. Tommy Dinesen vil jeg sige: jeg synes, han var hård ved folk i Korsør og Nyborg. De kom ikke til hans vigtige møde, eller til det i hvert fald for Korsør- og Nyborg-borgerne vigtige møde om faste forbindelser eller ej, fordi der et sted i byen blev budt på gratis flæskesteg og øl. Det var, hvad hr. Tommy Dinesen så at sige sagde ordret her, at det kunne han ikke konkurrere med. Så ringe tror jeg ikke de er, eller også betyder det netop, at den faste forbindelse ikke er den skræk for befolkningen i Korsør og Nyborg, som den såkaldte folkebevægelse vil påstå.

Så siger hr. Tommy Dinesen, at om man kommer 1 time før fra den ene side af landet til den anden, er ikke så afgørende. Nu er gennemsnitsrejselængden for fjerntrafik i Danmark – det er statistik, men det giver lidt af niveauet – mellem 200 og 225 km, og på sådan en distance betyder 1-1½ time sandelig en hel del. Men det er godt, at jeg kan blive enig med hr. Tommy Dinesen om noget, og det skal ikke mindst været det, at DSB i dag byder på en række prima færges, som det er en fornøjelse at sejle med. Det har jeg aldrig sat i tvivl.

Hr. Dohrmanns ølstuesnak om, at vi har solgt vores standpunkt for taburetter, gider jeg ikke snakke om. Det er klart, at vi sidder som medlemmer af denne regering for at varetage overordnede, vigtige samfundsinteresser og ikke for at holde på nogle taburetter,

[Ministeren for offentlige arbejder]

og hr. Dohrmann kan ikke bestemme, om der skal være splid mellem regeringspartierne, det skal vi nok selv finde ud af, og det finder vi glimrende ud af. Der er stor forskel på at bruge ord som splid og strid og så bruge det udtryk, som jeg brugte, og som er dækkende for de faktiske omstændigheder, at der i en sag som denne – og også yderligere i nogle andre sager – er nogle nuancer i vægtingen af forskellige argumenter. Det står jeg ved.

Så siger hr. Dohrmann meget skrāsikkert: vi skal have en afgørelse nu, enten eller! Hvis jeg lægger det til grund, er der kun 2 muligheder. Enten må vi, der gerne vil have den faste forbindelse, sige nej, altså give op, eller også må vi vise tålmodighed, indtil der er en tilstrækkelig baggrund for og enighed om det. Der er jo ikke andre muligheder, og man skal være enormt skrāsikker for at sige, at det skal være her og nu. Det er jo ikke noget, man selv kan bestemme. Vi er jo et fællesskab, vi er et demokrati, vi må have et vist fælles fodslag.

Hr. Hahns spørgsmål om DSBs 3 faser for sammenlægning skal jeg af tidnød tillade mig at gemme, til vi om lidt ifølge dagsordenen kommer tilbage til dette punkt.

Fru Anne Grete Holmsgård kan stille flere spørgsmål på 5 minutter, end jeg kan nå at besvare på de 10 minutter, jeg har til rådighed, så med hensyn til takster vil jeg nøjes med at henvise fru til redegørelsen. Takstmulighederne er meget nøje beskrevet i rapporten, og jeg kan henvise til side 7 i redegørelsen, hvor vi udtaler os om dette. I øvrigt kan et nuværende folketing jo ikke bestemme, hvilken takstpolitik der skal føres om 10 år, men jeg kan for mit eget vedkommende sige, at jeg mener, der skal opkræves fuld færgetakst, altså den takst, der vil være gældende, når forbindelsen er færdig, indtil broen er afdraget og afbetalt.

Med hensyn til spørgsmålet om planstyrelsens redegørelse må jeg sige, at jeg ikke er vidende om, hvorvidt den er udsendt i går eller i dag eller bliver det i morgen; spørgsmål om denne må stilles til miljøministeren.

Så stiller hr. Ole Henriksen mig spørgsmålet, om det forestående videre forskningsarbejde skal udføres af genansat personale i Statsbroen Store Bælt. Det er ikke meningen. Vi har i ministeriet for offentlige arbejders planlægning afgivet personale til at styre og

igangsætte det, men det er klart, at gratis bliver det ikke. Vi kommer til at købe noget ekspertise, og det kommer jeg tilbage til finansudvalget om, men det er ikke store summer. Og så er det nødvendigt for mig at sige nogle ord om Nordjylland. Ganske få ordførere har berørt forbindelserne til Nordjylland og Kattegatruterne. Må jeg ikke sige – det er sagt i redegørelsen – at i hvert fald én Kattegatrute vil der være behov for side om side med en fast forbindelse over Store Bælt. Det er jo ikke noget, man kan sige noget som helst sikkert om, fordi der er så mange hvis'er og så mange indbyggede forudsætninger, man skal kende for at kunne sige noget sikkert om det. Det er min egen tro, at der vil blive brug for 2 Kattegatforbindelser, men der er i hvert fald færgelejer, færger og dygtige folk nok til at betjene disse ting, så der kan opretholdes de færgeruter og den frekvens på dem, som der vil vise sig behov for.

Må jeg videre sige, at det selvfølgelig også for det nordjyske område, både hvad persontrafik og hvad godstrafik angår, vil være en betydelig fordel økonomisk og tidsmæssigt, hvis man rejser med tog – og det er der dog mange, der gør – fra Nordjylland over til Sjælland og København. Men jeg indrømmer, at for bilisterne er der en betydelig mindre fordel, om nogen.

Så vil jeg gerne oplyse, at jeg har lagt mig i selen for på alle måder at give signaler om og altså også få udført, at det nordjyske vejnet, både hovedlandevejsnettet, omfartsveje etc. i Nordjylland i de kommende år skal have prioritet, selvfølgelig ikke forud for det, der er i gang, men i kommende planlægninger, så der er ikke nogen landsdel, der skal falde under stolen eller glemmes.

Så et par ord om fremtiden. Der er flere, der har sagt, at der ikke er trafikunderlag for det. Særlig hr. Bilgrav-Nielsen mener stærkt at kunne sige det. Må jeg ikke gøre opmærksom på, at det ved vi meget lidt om. Om fremtiden ved vi kun én eneste ting sikkert, og det er, at vi kommer ikke uden om den, hvis vi ellers er i live. Alt andet, vi eventuelt tror at vide, vil som regel blive dementeret af de faktiske omstændigheder efterhånden.

Men må jeg ikke gøre opmærksom på, at selv det laveste trafikalternativ, altså det laveste væksttal i rapporten, viser, at en fast forbindelse vil være en økonomisk meget forsvarlig foranstaltning. Det er umuligt for

[Ministeren for offentlige arbejder]

nogen at sige noget om, hvordan bilismen vil se ud i år 2000 eller i år 1995. Hvem kan sige noget 3 år frem i tiden, mange gange bare 3 måneder frem i tiden, om energipriser? Hvad behager? Og man taler her om energibesparelser ved sammenlagt færgefart. Det kommer da an på, hvad energien koster til den tid, i 1989, når broen tidligst kan være færdig eller halvfærdig. Hvem kan sige noget om renteniveau, og hvem kan sige noget om valutakurser 2 år eller 15 år frem i tiden? Hvem kan sige noget om, at vi har færre biler om 15 år? Jeg antager – men jeg ved det lige så lidt som nogen andre – at vi har mange flere, fordi jeg ikke bare tror, men er overbevist om, at elbilen bliver en realitet i løbet af 1980'erne. I Detroit siger man, det sker i hvert fald inden 1990, og at det er en folkevogn. Det bliver altså en renere trafikform, det bliver en billigere trafikform, derfor vil flere familier og personer benytte denne trafikform, og desto mere brug for bilen vil vi have.

Om trafikunderlag i det hele taget for sådanne forbindelser kun endnu en sidste bemærkning. Vi har dubleret Lillebæltsbroen, vi har dubleret Storstrømsbroen. Hvis vi havde anlagt Storebæltsbroen i 1930'erne, i 1940'erne, i 1950'erne eller i 1960'erne, er der vel ikke nogen, der er i tvivl om, at så havde der også i dag været et meget stort trafikunderlag for sådan en forbindelse.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

To meget korte bemærkninger. Den ene er, at ministeren ikke vil garantere, at regeringen vil stå bagved, såfremt det skulle lykkes andre at finde et flertal for en fast forbindelse over Store Bælt inden udløbet af de to år, ministeren så smukt omtaler, og det må igen være en bekræftelse på, at den splid, som jeg før har påtalt heroppefra hersker i regeringen, er alvorligere, end man umiddelbart får indtryk af. Det var den ene ting.

Den anden ting er, at ministeren siger, at ingen private firmaer eller konsortier vil etablere en sådan forbindelse, medmindre de får statsgaranti. Det mener jeg er forkert. En statsgaranti er ikke nødvendig. Det, som jeg forestiller mig at et privat finansieret foretagende skulle have garanti for, var selvfølgelig, at det i en årrække skulle have lov til at

opkræve nogle bropenge. De priser skulle selvfølgelig fastsættes. Det er da meget muligt, at de skulle indekreguleres, men det er da også den eneste form for garanti, der kunne blive tale om, og så i øvrigt, at man i løbet af en 15–20 år overlod broen vederlagsfrit til staten. Det er, hvad jeg forestiller mig ved privat finansieret, og det er det, jeg håber at der kan skabes flertal for på et eller andet tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg skal ikke sige mere om ministeren og hans misfortolkning af det møde, der har været i Korsør. Det mener jeg er komplet underordnet i denne forbindelse.

Ministeren lover ikke noget, men der blev ligesom sagt, at man fastholder nogle færgeruter på Store Bælt og Kattegat, i hvert fald på Kattegat, efter at der er kommet en fast forbindelse, og så er det meget pænt at sige: vi har skibene, vi har folkene, men der skal også være noget at sejle med, og der er jo ikke noget at sejle med, hvis man regner med, at når man har en fast forbindelse, går al trafikken over Storebæltsbroen.

Ministeren siger også, at havde vi bygget en Storebæltsbro i 1930'erne, havde vi stået i den situation i dag, at vi skulle have bygget en ny til et par og tyve milliarder kroner eller sådan noget lignende.

Til sidst vil jeg godt bede om at få at vide, om det er rigtigt, det, der har været fremme i nogle undersøgelser, vi har fået i udvalget om offentlige arbejder, at hvis man skal forrente broens pris, vil det komme til at koste 420 kr. for en personbil over Storebæltsbroen, og det er en enkeltbillet, der er tale om.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Hr. Dohrmann siger, at han mener, der er private, der vil finansiere en sådan bro uden statsgaranti – eller må jeg sige en sådan fast forbindelse uden statsgaranti – på betingelse af, at de får lov til at opkræve visse bropenge. Det er muligt, hr. Dohrmann har en sådan viden. Jeg har været kontakttet, jeg har næsten haft kø af personer repræsenterende konsortier, som har ønsket at bidrage til finansieringen af denne forbindelse. Jeg har haft dem i sådan et tal og af en sådan kvali-

[Ministeren for offentlige arbejder]

tet, at det har været med til at bestyrke mig i den antagelse, jeg har, at det er et økonomisk bærekraftigt projekt, for ellers ville så mange stærke og dygtige kapitalhavere ikke uindbudt melde sig for at komme først og få lov til at være med. Men der er ingen af dem, der i deres planer over for mig har skitseret den mulighed, som hr. Dohrmann her antyder. Jeg skal ikke kunne vide, om det kommer, men det er ikke særlig sandsynligt, og alle de arbejder, der har ligget forud for debatten i dag, tyder ikke på, at det vil være muligt. Men kommer det, vil det naturligvis blive taget med i betragtning med stor interesse. Hr. Dohrmann ved fra den dag, da hans partis forslag om privat finansiering af denne faste forbindelse var til behandling her i folketinget, hvordan regeringspartierne stiller sig til dette.

Men så fremturede hr. Dohrmann på ny med spørgsmålet om splid i regeringen, og hvis det nu skal være hr. Dohrmanns fornøjelse i dag, så siger jeg værsgo, det må hr. Dohrmann selvfølgelig selv om. Jeg kan kun gentage, at redegørelsen er regeringens redegørelse. Selvfølgelig vil vi benytte – og det svar har hr. Dohrmann måske krav på – et flertal, som der måtte være, naturligvis forudsat, at dette flertal omfatter regeringens egne partier, uden dem kan det jo sådan set heller ikke skaffes, men det er klart, at regeringen vil benytte det.

Må jeg ikke klart erklære, at jeg og det parti, jeg er medlem af og repræsenterer i regeringen, er heller ikke klar til at sætte projektet i gang i dag, fordi der er meget nødvendige undersøgelser, som jeg tidligere har omtalt, og som der er redegjort for i papiret, der er meget betydelige undersøgelser, der endnu forestår, og derfor ville det under ingen omstændigheder være muligt at skaffe det flertal i dag.

Men når undersøgelsesarbejdet er tilendebragt, og det tager jeg gerne hovedansvaret for, for det ansvar falder automatisk på mig, således at det vil være på plads ca. til den tid, som det er lovet, så vil grundlaget forhåbentlig være sådan, at der kan komme denne endelige stillingtagen, som hr. Dohrmann efterlyser.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 156:

Forslag til lov om ophævelse af lov om anlæg af en bro over Store Bælt.

Af Bilgrav-Nielsen (RV) m.fl.
(Fremsat 17/2 83).

Sammen med denne sag foretoges den næste sag på dagsordenen, nemlig:

3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 77:

Forslag til folketingsbeslutning om iværksættelse af 1. etape af sammenlægning af bil- og baneoverfarten på Store Bælt.

Af Bilgrav-Nielsen (RV) m.fl.
(Fremsat 17/2 83).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg er vis på, at hr. Bilgrav-Nielsen og de øvrige forslagsstillere til lovforslag nr. L 156 og beslutningsforslag nr. B 77 ikke vil tage mig og eventuelle ordførere det ilde op, hvis jeg/vi efter den debat, vi lige nu har haft, behandler disse forslag, der nu er på dagsordenen, ret kort og summarisk, fordi det meste af, hvad der kunne siges, ville være gentagelser. Det er altså ikke af mangel på respekt for de tanker, de overvejelser og det arbejde, som har ligget bag fremsættelsen af disse forslag.

Med hensyn til lovforslag nr. L 156 er der jo ikke andet at sige, end at det kan regeringen kun afvise, eftersom vi netop for folketinget har forelagt en redegørelse, i hvilken vi i enighed erklærer os som tilhængere af en sådan fast forbindelse. Skal der ske ændringer i den lov, når undersøgelsesfasen er til ende, må vi drøfte det til den tid, men end så længe er der ikke noget vundet for nogen ved at skride til en ophævelse af 1973-loven. Det vil hverken fremme eller skade den ene interesse eller det andet formål, så det ville der ikke være nogen som helst grund til at gøre, og det må vi afvise.

Jeg må også afvise det forslag, som findes i B 77 om iværksættelse af 1. etape af sam-