

vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til kulturudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 108:

Forslag til lov om udbygning af færgefarterne over Store Bælt.
(Fremsat 14/3 84).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Baggrunden for dette lovforslag, som vi har til behandling i dag, om udbygning af færgefarterne over Store Bælt, er jo det beslutningsforslag, som et flertal her i folketinget vedtog i maj måned 1983, hvor det blev pålagt ministeren for offentlige arbejder i folketingsåret 1983-84 at fremkomme med et forslag til en sammenlægning af færgefarterne på Store Bælt – det, vi også kalder første etape af sammenlagt færgefart.

Jeg skal sige, at socialdemokratiets engagement i dette forslag er ikke et for eller imod en fast forbindelse over Store Bælt. Jeg gentager: det er ikke et for eller imod en fast forbindelse over Store Bælt. Men vi vil meget gerne præcisere, at uanset hvilke holdninger man i øvrigt har til en fast forbindelse, er færgefarten – og det er på grund af indtil flere udsættelser af beslutningen om en fast forbindelse – blevet efterladt i en urimelig situation. Med forudsætning om anlæggelsen af en fast forbindelse har investeringerne på overfartsområdet naturligt måttet holdes på et minimum.

For at vi ikke i 1985 skulle være i den situation først at skulle igangsætte projekteringen af de sammenlagte overfarter, såfremt resultatet af drøftelserne om en fast forbindelse måtte blive en fornyet udsættelse, er vi altså gået ind i dette forslag.

Jeg vil sige om forslaget, at ministeren for offentlige arbejder bliver altså nødt til at om-

bygge dette forslag. For mig at se er det et forslag, som er meget, meget løst i sin opbygning. For mig at se er der for mange »kan« i dette forslag. Ministeren bliver altså nødt til at ombygge forslaget fra et »kan«-forslag til et »skal«-forslag. Det vil vi naturligvis se nærmere på i det kommende udvalgsarbejde.

Jeg skal slutte med at sige, at vi fik jo en redegørelse fra ministeren for offentlige arbejder i februar måned sidste år, nærmere betegnet den 15. februar 1983. I denne redegørelse siger ministeren på en af de sidste sider, at man vil foretage nogle undersøgelser omkring og til belysning af en række forhold vedrørende en fast forbindelse over Store Bælt, og dér vil man bruge tiden frem til foråret 1985. Jeg skal sige om disse undersøgelser, at dem kan ministeren for offentlige arbejder godt fortsætte med; vi skal altså ikke i socialdemokratiet stille ministeren hindringer i vejen herfor.

Vi kan altså støtte det lovforslag, som ministeren her har lagt frem – ja, oven i købet mere end regeringen selv, vil jeg tro – men som tidligere nævnt skal vi altså have omgjort forslaget fra et »kan«-forslag til et »skal«-forslag.

Ikast (KF):

I 1934 havde vi den første diskussion om den faste broforbindelse over Store Bælt. Det er nøjagtig 50 år siden. Hr. Risgaard Knudsen henviser til, at den første drøftelse fandt sted i 1908, men det var om en tunneløsning, her var broplanen ikke med. Jeg vil gerne slå fast, at det konservative folkeparti fortsat er tilhænger af en fast forbindelse over Store Bælt og giver den første prioritet.

Det fremsatte lovforslag, som ligger her, betragter vi som et alternativ, såfremt en udskydelse af Storebæltsdiskussionen i 1985 medfører, at vi ikke går i gang snarest muligt med en Storebæltsløsning. Men uanset det er vi villige til at forhandle videre i udvalget om dette forslag.

Vi har nogle betænkeligheder med hensyn til det økonomiske, der er skitseret på nuværende tidspunkt, det vil sige, om besparelserne på 40–50 mill. kr. kan holde stik. Det vil vi foretage nogle nærmere undersøgelser af, idet en investering på 700 mill. kr., hvis den kun kommer til at virke i 3–5 år, altså i perioden fra 1988 til 1992 eller 1993, er for stor

[Ikast]

en investering, men det må vi tage op i udvalget og se nærmere efter.

Ved sidste behandling, da vi i 1983 gennemgik et tilsvarende lovforslag, fremsat på daværende tidspunkt af hr. Bilgrav-Nielsen, bad jeg om, at forslaget måtte komme til høring hos amter og kommuner og hos organisationer. På daværende tidspunkt havde vi så travlt, at vi ikke kunne nå det, så jeg vil her gerne bede om, at forslaget bliver udsendt til høring hos både amter og kommuner og hos de forskellige organisationer, som vil kunne komme til at benytte sig af denne forbindelse.

Jeg synes, vi har rigelig tid til det denne gang, for jeg er helt enig i det, ministeren siger i fremsættelsestalen. Der må ikke ske det, at ekspropriationer må gå i gang før midten af 1985, altså før vi har haft den principielle afgørelse om Store Bælt.

Svend Erik Hovmand (V):

Regeringen har med folketingets tilslutning besluttet sig for at foretage en grundig vurdering af problemerne omkring en fast forbindelse over Store Bælt, en undersøgelse, hvis resultat må forventes at foreligge i begyndelsen af 1985. Denne beslutning er vi fra venstres side tilfredse med.

Nu foreligger der i dag et lovforslag, hvis formål er at forberede sammenlægningen af færgeoverfarten over Store Bælt. Vi har tidligere diskuteret denne sag i dette ting, og vi har accepteret den indstilling og den baggrund, som lovforslaget er fremsat ud fra. Men vi vil gerne meget klart i dag præcisere, at det for os selvfølgelig er afgørende, hvis der skal være mening i tingene, at der ikke sker ekspropriationer, og at ingen spade sættes i jorden, før vi er henne i begyndelsen eller midten af 1985, altså på et tidspunkt, hvor vi har haft den afgørende diskussion om en eventuel fast forbindelse over Store Bælt.

Denne beslutning skal ikke træffes i dag. Den skal selvfølgelig, hvis der skal være mening i tingene, først træffes, den dag de nødvendige oplysninger ligger på bordet. Ellers har det jo ikke nogen mening at foretage så grundige undersøgelser, som der lægges op til.

Hele dette spørgsmål rejser selvfølgelig nogle problemer, først og fremmest for de

bysamfund, som direkte berøres heraf. Vi beklager i og for sig, at disse bysamfund nu sættes i en situation, hvor de må leve i uvisshed i hvert fald i ¼ år, måske en længere periode, indtil en endelig afgørelse har fundet sted. Jeg ville gerne, om vi i udvalget kunne se på netop den problemstilling og undersøge, hvilke problemer det indebærer, og hvilke muligheder der skulle være for at finde en rimeligere løsning af spørgsmålet.

Men det afgørende for os i dag er at sige: nu vel, vi må se på dette lovforslag. Vi får med dette lovforslag mulighed for at foretage nogle forundersøgelser. Men det afgørende for os er, at der ikke foretages nogen ekspropriationer, at der ikke sættes nogen spade i jorden, før vi har truffet den endelige beslutning om, hvad der skal ske med Store Bælt i fremtiden.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg må indrømme, at vi ikke har den samme holdning, som de to sidste talere har givet udtryk for, nemlig den, at nu skal vi vente. Det er verdens mest grundige undersøgelser, der indtil dato har været foretaget på dette område, og nu skal vi altså foretage nogle flere.

Den konservative hr. Ikast var inde på, at vi nu skulle spørge amter og kommuner, men det er simpelt hen for at forhale lovforslaget. Amter og kommuner er blevet spurgt, jeg ved næsten ikke hvor mange gange, ja, de er næsten blevet spurgt lige så mange gange, som man har behandlet spørgsmålet her i folketinget. Men det er, fordi man i regeringen – sådan må jeg udlægge det – ikke har en afklaret holdning. På den ene side har man lovet ministeren for offentlige arbejder, at hvis han nu kommer igen i 1985, så ser vi på det igen, og så skal vi altså til at forklare befolkningen igen, om man til den tid har råd til at bygge en bro til 20 mia kr., samtidig med at man skærer ned alle steder. Men det skal nok lykkes at få »cancelled« den bro også til den tid.

Hvis det står til SF, og hvis der er nogle af de andre ordførere, der vil være med til det, gerne fra socialdemokratiet, og jeg går ud fra også fra de radikale og fra VS, kan vi få dette lovforslag gennemført hurtigt. Simpelt hen! Det dér med undersøgelser er den eneste beskæftigelsesmulighed, som denne her

[Tommy Dinesen]

regering er kommet med endnu, og den er også af format, når den er flere hundrede år gammel, næsten.

Vi vil fra SFs side gerne være med til at presse frem, at det bliver lavet hurtigst muligt, bl.a. fordi ministeren ikke vil være med til, at der bliver lavet en styring på området, og det vil de konservative heller ikke. Regeringen har vedtaget, at privatisering er et helhelligt ord, og at det skal være så godt, det dér, og så skal alle, selv folk i en robåd, næsten have lov til at sejle med passagerer – og hvad ved jeg? Det er det, der er ved at ske for øjeblikket. Det er jo en alvorlig situation. Jeg sagde det sidste gang, da SFs forslag til lov om færgefart var til behandling, og nu er det bare tre måneder efter helt sikkert, at der starter en katamaranrute mellem Århus og Kalundborg, samtidig med at folketinget har vedtaget, at der skal være to nye færger på området. Det er en investering på godt og vel 1 mia kr.

Det betyder, at de to færger, der kommer mellem Århus og Kalundborg, ikke vil få ret mange passagerer at sejle med. Når ministeren ikke vil være med til at styre området, er det også ensbetydende med, at hvis Kerteminde-Mullerup kommer i gang, vil denne rute også tage noget af den trafik, der er på området. Og det vil ikke være nogen fordel for DSB. Det er heller ikke nogen fordel for de andre ruter, som er der i forvejen. Oven i købet vil sådan en lille kommune, som det drejer sig om, Gørlev kommune, stå med en investering på 5 mill. kr. til nye havneanlæg, og amtskommunen skal så lave nogle nye vejanlæg, således at man kommer op på godt og vel 10 mill. kr. Ingen ved, om de kan klare sig.

Vognmandslinjen, som ministeren måske også er glad for, arbejder nu med nogle rabatter, som betyder, at DSB også må indføre nogle rabatter, og det betyder igen, at Juelsminde-Kalundborg Linien ikke kan være med. Den var ellers lige kommet op at stå. Men den kan altså hurtigt blive ødelagt af dette her. Det betyder også, at Korsør-Lohals ganske givet ikke vil kunne klare sig ret længe. Samtidig har ministeren i et svar til mig i går sagt, at så må man altså skære ned på DSB. Ja men hvad er det, man vil? Er man ude på at ødelægge den kollektive trafik mellem landsdelene, således at det er nemmere at komme igennem med en bro? Ja, det

er i hvert fald den opfattelse, jeg kan få af det hele.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Lovforslaget er jo en opfølgning af det pålæg, som et flertal i folketinget i maj 1983 gav ministeren om at fremsætte anlægsforslag med henblik på påbegyndelse af sammenlægning af færgefarten på Store Bælt, og det beslutningsforslag var som bekendt et radikalt forslag. Så vi takker for, at ministeren som forlangt af folketingets flertal har fulgt denne sag op. Jeg må selvfølgelig, som hr. J. K. Hansen gør det, notere mig, at der måske nok er en vis løs form over dette lovforslag, men jeg mener ikke, at det i sin substans afviger fra, hvad der normalt gælder for bemyndigelsesforslag.

Det, der er afgørende nu, er, at vi i folketingets udvalg skriver en betænkning, som helt klart opregner de tiltag, der skal følges, når loven er vedtaget. Jeg går ud fra, at hr. J. K. Hansens indlæg indebærer, at også socialdemokratiet er parat til, at vi gennemfører dette lovforslag med den hovedhensigt, det indeholder, og at vi i betænkningen nærmere kan beskrive, hvilken handlingsplan der skal følges for at realisere lovforslaget.

Det er vigtigt at gennemføre dette lovforslag, fordi det er den eneste realistiske plan til dato for modernisering og effektivisering af overfarten på Store Bælt. Det første lovforslag om anlæg af en fast forbindelse blev som bekendt vedtaget her i folketinget i 1973, og intet er sket siden. Jo, der er brugt en masse millioner til nye undersøgelser, og ministeren har oven i købet et forslag liggende i finansudvalget om yderligere 31 mill. kr. til undersøgelser på Store Bælt. Sådan kan vi fortsætte. Det er en plan uden ende, uden realiteter.

Dette lovforslag er en plan, der kan realiseres i takt med de stigende behov, i takt med trafikudviklingen på Store Bælt, og derfor skal det selvfølgelig gennemføres.

Jeg håber, at det flertal, vi allerede nu kan konstatere: socialdemokratiet, SF og det radikale venstre – og jeg går ud fra senere også VS – er parat til så hurtigt som overhovedet muligt at afgive betænkning om dette lovforslag, og jeg håber, at de træneringsforsøg, som jeg forstår regeringspartierne ønsker at sætte i værk, klart kan afvises.

[Bilgrav-Nielsen]

Jeg vil gerne gøre hr. Ikast opmærksom på, at hvis man læser bemærkningerne til § 2, kan man tydeligt se, at samtlige de instanser, som med rimelighed skal inddrages i forarbejderne til det projekt, har været inddraget. Sagen er på plads. Der mangler kun én ting, og det er folketingets godkendelse af planerne.

Til ministeren vil jeg gerne sige, at jeg går ud fra, at den realitet, der rulles op med denne førstebehandling, uden videre medfører, at ministeren trækker sit aktstykke om yderligere millioner til undersøgelse af en fast forbindelse på Store Bælt tilbage fra finansudvalget.

Dohrmann (FP):

Vi husker alle sammen den begejstring, hr. Bilgrav-Nielsen udviste, dengang det radikale beslutningsforslag blev vedtaget her i folketinget med et flertal bestående af SF og socialdemokratiet og så selvfølgelig de radikale og VS. Grunden var, som hr. Bilgrav-Nielsen ikke lagde skjul på dengang, at i og med, at beslutningsforslaget var vedtaget og ministeren dermed forpligtet til at fremsætte et forslag i folketinget, var beslutningen om en fast forbindelse over Store Bælt skudt langt, langt ud i det uvisse. Det var, hvad det radikale venstre opnåede i sin tid.

Det bringer mig så til at sige til hr. J. K. Hansen, den socialdemokratiske ordfører, at nu må socialdemokratiet altså holde op med sin dobbeltmoral. Ønsker socialdemokratiet ikke en fast forbindelse over Store Bælt, så sig det, men lad være med at gå og påstå udadtil, at man egentlig gerne vil overveje beslutningen vedrørende enten en bro eller en tunnel, hvad det nu ender med, samtidig med at man støtter det, som ministeren er blevet påtvunget her i folketinget.

Nu vil jeg også godt sige til ministeren, at han så sandelig ikke er uden skyld i, at dette lovforslag overhovedet ligger på bordet. Det gælder ikke alene ministeren, det gælder hele regeringen, for hvis den interne strid ikke var opstået i regeringen om, at man skulle udskyde det – var det 2 eller var det 5 år? – havde tilhængerne af dette beslutningsforslag om nu at bruge en masse penge på en udbygning af færgefarten aldrig fået det spillerum, de fik. Derfor er regeringen faktisk skyld i,

at beslutningsforslaget ligger på bordet, selv om den i sin tid stemte imod.

Folketinget burde naturligvis så hurtigt som muligt vedtage, at der skal opbygges en fast forbindelse over Store Bælt. Vi ved alle sammen, at penge er der ikke ret mange af, men der er jo stadig væk den mulighed, at den kan privatfinansieres. Hvorfor gør regeringen ikke noget for at fremme de tanker, hvorfor lader man ikke de firmaer, de personer, de konsortier, der er interesserede i vederlagsfrit at bygge den forbindelse, komme i gang?

Jeg har absolut det indtryk, at der stadig væk er dyb uenighed i regeringen. Jeg ved godt, at trafikministeren allerede har udtalt til pressen, at dronningen skulle holde sig klar en bestemt dato – hvornår var det, var det i 1990, eller var det i 1992? Det kan jeg ikke huske, men det er også lige meget, og jeg synes faktisk, at ministeren skulle afholde sig fra den slags udtalelser, når der i realiteten intet bliver foretaget. Når det lovforslag, der ligger på bordet, er vedtaget, og hvis socialdemokratiet fortsat vil støtte det og bruge de mange, mange penge, så er det helt sikkert, at en fast forbindelse over Store Bælt i realiteten er skudt langt, langt ud i det uvisse. DSB, vejdirektoratet, private firmaer, SAS og Danair må da naturligvis disponere ud fra kendsgerningerne, som siger: folketinget kan ikke træffe nogen som helst beslutning. Ergo må vi konstatere, at der ingen fast forbindelse kommer i de første mange, mange år.

Til understregning af regeringens eller ministerens dobbeltspil i dette her vil jeg gerne citere redegørelsen af 15. februar 1983 (Folketingstidende 1982-83, sp. 6062):

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

Nu foreslår ministeren så her, at man bruger en masse penge på noget komplet overflødig, samtidig med at han hævder i sin redegørelse, at der skal skabes balance mellem statens indtægter og udgifter, således at vi en dag får råd til den faste forbindelse.

Det er en gang volapyk, det her, og jeg må næsten konstatere, at medmindre socialde-

[Dohrmann]

mokratiet ændrer holdning endnu en gang, så er en fast forbindelse over Store Bælt skudt langt, langt ud i fremtiden. Hovedansvaret for, at der ikke er blevet truffet en beslutning, og for, at tingene har fået lov til at flyde, ligger som sagt i den splid vedrørende en fast forbindelse over Store Bælt, vi har set i regeringen.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg skal ikke gå ind i substansen i hr. Dohrmanns indlæg, men hæfte mig ved en ikke uvæsentlig detalje.

Hr. Dohrmann sagde for et øjeblik siden, at man skulle lade private opføre den bro, og jeg kan ikke have noget imod, at man bruger private firmaer. Tværtimod, jeg så da gerne, at man i videst muligt omfang, hvis det er fornuftigt, overvejede muligheden for at engagere private firmaer.

Men så føjede hr. Dohrmann en bemærkning til, som kaldte mig på talerstolen, for han sagde: lad dog disse firmaer gå i gang med opgaven. De vil jo gøre det vederlagsfrit.

Vederlagsfrit! Den bemærkning synes jeg ikke skal have lov til at hænge i luften efter denne debat. Man må gøre sig klart, at uanset hvordan en bro eller en tunnel bliver etableret, skal den finansieres på den ene eller den anden måde, og finansieringen vil ske ved, at det danske samfund på den ene eller den anden måde skal udrede de penge, som det koster. Det er ikke vederlagsfrit. Enten kan det ske over skattebilletten, eller også kan det ske ved bropenge eller tunnelpenge, eller hvad vi vil kalde det. Men ud fra et nationaløkonomisk synspunkt vil der i begge tilfælde være tale om danske kroner, som går til afbetaling af et lån i udlandet, og det vil sige, at den nationaløkonomiske effekt stort set er den samme, uanset på hvilken måde sådan et projekt bliver etableret. Jeg synes, det er nødvendigt at fastslå dette, fordi det jo også mange gange har været fremme, ikke mindst i offentligheden: ja men det er jo helt gratis at bygge sådan et projekt, det lader vi bare nogle firmaer om, og det koster ikke det danske samfund noget som helst! Det gør det altså.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jo, men der har da alle dage været fuld enighed her i folketinget om, at når vi fik den faste forbindelse over Store Bælt, skulle brugerne naturligvis betale den. Hvis hr. Svend Erik Hovmand vil forestille sig den situation, at et konsortium – det kan være dansk-udenlandsk f.eks. – kommer og tilbyder at bygge forbindelsen for egne midler uden statsgaranti, og den eneste garanti, man beder om, er, at man f.eks. i 20 år får lov til at opkræve nogle broafgifter, så bliver statskassen i hvert tilfælde ikke belastet på nogen som helst måde. Det er de betragtninger, hr. Svend Erik Hovmand må forsøge at sætte sig lidt mere ind i. Brugerne skal selvfølgelig betale broen via passagen, på samme måde som man betaler for at sejle over i dag.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg vil sige til hr. Dohrmann, at det kan vi da ikke være uenige om. Selvfølgelig skal brugerne da betale. Det tror jeg der er almindelig bred accept af i det ganske folketing.

Mit formål med denne korte bemærkning var at understrege, at uanset på hvilken måde vi finansierer den faste forbindelse, om det sker ved brugerbetaling direkte med bompenge eller det sker over skattebilletten, betyder det stort set det samme ud fra et nationaløkonomisk synspunkt, for det er penge fra det danske samfund. Det er penge, der går til at betale et udenlandsk lån, hvad enten de opkræves over skattebilletten eller som bropenge; der er stort set ingen forskel i det. Så det vil sige, at valutamæssigt, betalingsbalancemæssigt, vil effekten ikke være væsentlig forskellig.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Jeg vil starte med at sige til hr. Bilgrav-Nielsen fra de radikale, at i denne sag skal VS ikke skuffe de forventninger, som de radikale måtte have til VS. VS er nemlig meget positivt over for dette lovforslag, og vi ønsker det meget hurtigt igennem udvalgsarbejdet og til vedtagelse.

Jeg vil blot også støtte – jeg tror, det var den socialdemokratiske ordfører, som sagde det – at det lille »kan« her burde erstattes af et »skal«.

[Inger Stilling Pedersen]

Inger Stilling Pedersen (KrF):

Jeg skal på kristeligt folkepartis vegne tilsige lovforslaget en velvillig udvalgsbehandling.

I modsætning til hr. Bilgrav-Nielsen, der mente, at nu vidste vi alt og havde diskuteret dette spørgsmål på kryds og tværs, savnede jeg lidt om, hvad beboerne i området siger til det. Vi ved, hvad de bestemmende instanser siger, men det kunne jo være, at beboerne i området måske ønskede, at vi så lidt nærmere på lovforslaget.

Jeg skal slet ikke gå ind i diskussionen om fast forbindelse, for dér kan gemytterne komme i kog, også afhængigt af, hvor i landet man bor, og hvad man nu ellers går ind for. Men vi håber, at vi får en god udvalgsbehandling, hvor vi kan få måske nye aspekter ind.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Uden at skulle tale på beboernes vegne kan jeg godt sige, at det da er en fordel for dem, hvis de er imod støj og forurening, og hvad ved jeg, at det bliver flyttet væk fra Nyborg. Det er da helt sikkert.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KrF):

Det kan selvfølgelig være rigtigt, men hvad med naturen?

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg skal sige tak til ordførerne for kontante bemærkninger og klar stillingtagen og for en hel del relevante indlæg, efter min naturligvis subjektive mening.

Hvad regeringen mener om dette forslag, har jeg forsøgt ret udførligt og grundigt at give udtryk for dels i bemærkningerne til lovforslaget, dels i den medfølgende fremsættelsestale, og jeg skal skåne tingets medlemmer for en gentagelse af denne argumentation og straks gå i gang med at knytte ganske enkelte bemærkninger til ordførernes indlæg.

Jeg noterede mig, at socialdemokratiets ordfører både lagde al pondus i sin stemme og endda gentog sine ord, da han sagde, at dette her ikke er en debat om og altså ikke fra socialdemokratiets side en stillingtagen til

fast forbindelse eller ej. Jeg er 100 pct. enig og skal bare kvittere for bemærkningen.

Jeg skal også kvittere for oplysningen om, at socialdemokratiet gennem sin ordfører, den tidligere trafikminister, meddelte folketinget og dermed også undertegnede, at vi godt kan fortsætte undersøgelserne med henblik på fast forbindelse, således som det fremgik af regeringens redegørelse i fjor. Også dette kvitterer jeg for med tak. Jeg skal i øvrigt kort komme tilbage til dette punkt om lidt.

Og så skal jeg sige til hr. J. K. Hansen og samtidig til fru Elisabeth Bruun Olesen, som begge to talte om »kan« eller »skal«, at det kan vi sikkert lave i enighed.

Jeg skal straks sige til hr. Bilgrav-Nielsen, som så dermed delvis har fået svar, at han meget elskværdigt kvitterede for udformningen af lovforslagets tekst, men det er jo ikke til hinder for, at både han og andre godt kan ønske dette »kan« ombyttet med et »skal«, og som sagt skal jeg ikke vende mig imod det, men kun sige, at jeg i dette tilfælde vil søge at forhandle med partierne og selvfølgelig i udvalget om, hvor fast bindingen til en ganske bestemt dato skal være, ene og alene for at undgå spild af statens penge.

Det er ikke nogen forhalingsmanøvre, som hr. Tommy Dinesen siger i anden sammenhæng, men når det andet er i gang, mener jeg, at man skal afpasse tingene. Det skal ikke på nogen måde betyde, at jeg ønsker at trænere de ting, der kan og bør foretages nu med henblik på virkeliggørelsen i givet fald af sammenlagte overfarter.

Hr. Ikast er jeg hundrede pct. enig med, og jeg tror også, jeg netop i fremsættelsestalen med lidt andre ord har givet udtryk for, at dette lovforslag er et alternativ til den bedste løsning; det er den næstbedste løsning. Det er en løsning – det skal jeg dog gentage, for at det også skal stå på tryk fra denne debat – og tanken om sammenlagte overfarter, som DSB jo har arbejdet med i årevis, er klart rigtig set i relation til den nuværende situation, og i mangel af en endnu bedre og meget mere langsigtet løsning er det selvfølgelig det, vi skal gøre. Enig.

Så bragte hr. Ikast spørgsmålet om høring hos amter og kommuner frem, og dertil sagde hr. Tommy Dinesen senere, at de skam var blevet spurgt tilstrækkeligt. Det kan de jo ikke helt være blevet, eftersom der i de sene-

[Ministeren for offentlige arbejder]

re måneder, i hvert fald december 1983 og begyndelsen af dette år, er indgået en hel række breve fra amter, kommuner og organisationer, som advarer over for mange ting i denne sammenhæng: linjeføring, naturen, som fru Inger Stilling Pedersen var inde på, altså fredningsspørgsmål osv. De har for øvrigt også henvendt sig til udvalget om offentlige arbejder med betænkeligheder og ønske om besigtigelse og drøftelse. Så jeg synes nok, at hr. Ikast ikke kan være helt langt ude på heden – det foregår jo altså omkring Nyborg og Korsør – når han siger, at der er nogle, der skal tages hensyn til, og som skal høres. Det mener i hvert fald Fyns amt, Nyborg kommune og mange andre.

Jeg er selvfølgelig også enig med hr. Svend Erik Hovmand, som sagde, at der ikke skal eksproprieres og der ikke skal stikkes nogen spade i jorden – jeg forstår, at han talte lidt i billeder. Altså der skal ikke bruges penge, som i givet fald vil være bortkastede penge, det forstod jeg på dette billede med spaden, og det kan jeg kun erklære mig enig i.

Hr. Tommy Dinesen talte efter min mening om noget helt andet: han talte om spørgsmålet om private ruter kontra DSB på Store Bælt. Men det gør ikke noget, for vi ved jo godt, hvad han mener om dette lovforslag, så han skylder ikke noget, men han talte bare om noget andet.

Jeg synes ikke, jeg kan tillade mig – jeg risikerer måske endda at blive standset af formanden – at bruge dette lovforslags tale-tid til at redegøre for mine synspunkter omkring DSB og andre ruter på Store Bælt. Jeg kan henvise til en artikel, jeg f.eks. har på tryk i dag i Jyllands-Posten; men også mange andre steder – også i de luftbårne medier – har jeg udtalt mig i sagen.

Jeg kan sige så meget, at jeg har meldinger om, at man i hvert fald ikke hverken hos DSBs ledelse eller DSBs personaleorganisationer er utilfreds med min holdning i sagen, så jeg tror, at hr. Tommy Dinesen skyder en hel del ud på de oprørte bølger, som han aner i horisonten eller selv forsøger at piske op, hvilket der efter min mening ikke er nogen grund til.

Jeg har takket hr. Bilgrav-Nielsen for hans tilfredshed i det store og hele med udformningen. Han siger, det er vigtigt at gennemføre dette lovforslag, og jeg er ikke uenig i,

at under givne omstændigheder er det vigtigt at udføre selve handlingen. Her kan dette lovforslag udmærket være et foreløbigt redskab.

Så havde jeg egentlig ikke tænkt mig at sige et ord til hr. Bilgrav-Nielsen om de 31 mill. kr., men når hr. Bilgrav-Nielsen slutter med at gå ud fra som en selvfølge eller noget i den retning, sagde han, at jeg nu skulle trække det aktstykke tilbage netop på baggrund af, hvad jeg havde hørt i debatten her i dag, må jeg sige, at så må hr. Bilgrav-Nielsen sandelig have fat i en regnestok. Jeg har hørt socialdemokratiets ordfører her i dag sige, at disse undersøgelser kan fortsætte, og socialdemokratiet har en hel række mandater her i denne sal, og det har de fire regeringspartier tilsammen faktisk også. Det skulle undre mig meget, om finansudvalget ikke skulle leve op til det, som lå i det tilsvarende aktstykke i fjor, hvor finansudvalget bevilgede 11 mill. kr., og hvor der i teksten stod, at jeg i 1984 ville komme tilbage til finansudvalget med et aktstykke til videreførelse og færdiggørelse af disse undersøgelser, og at det ville blive på et større beløb end de 11 mill. kr. fra i fjor, hvor vi kun havde et kort spand af tid. Så der bliver ikke trukket noget tilbage, men jeg skal til gengæld love at bruge pengene fornuftigt og gøre arbejdet hurtigt færdigt, således at folketinget ved næste hurdlø ikke vil have nogen uoplyste ting af den art.

Hr. Dohrmann kan ikke huske – det lyder så flot, henkastet, at han ikke kan huske – om vi for et år siden udkød endelig beslutning om fast forbindelse i 2 eller 5 år. Hvis ikke man kan huske det, så har man i hvert fald ikke forberedt sin ordførertale ret meget. Så siger hr. Dohrmann, at der er tale om volapyk. Nu er det jo ikke alt, hvad hr. Dohrmann ikke forstår, der behøver at være volapyk. Der er også ting, der er sagt på dansk, som hr. Dohrmann ikke forstår, men det skal jeg i øvrigt afstå fra at diskutere nærmere, for jeg har jo fået frakendt intelligens af hr. Dohrmann i nogle offentlige pressemeddelelser og føler helt klart, at jeg er ganske underlegen, og derfor skal jeg opgive på forhånd.

Til ordvekslingen om det nationaløkonomiske, hvor hr. Svend Erik Hovmand var oppe og sige nogle ting, som jeg er helt enig i, skal jeg kun oplyse eller erindre folketinget om, at i redegørelsen fra i fjor om faste for-

[Ministeren for offentlige arbejder]

bindelser var der tale om to udvalg, et til undersøgelse af de tekniske omstændigheder – og det er altså det, der er i gang nu – og et til undersøgelse netop af de ting, hr. Svend Erik Hovmand var inde på, nemlig de statsfinansielle virkninger og nogle organisatoriske forhold. Dette sidste udvalg har jeg ikke nedsat endnu, fordi jeg mener, at det skal være så frisk opdaterede oplysninger som overhovedet muligt der skal fremlægges i begyndelsen af 1985. Derfor vil dette udvalg først blive nedsat til sommer. Men også denne sag vil komme helt frem i lyset, så vidt det er menneskeligt gørligt, når redegørelsen i 1985 kommer.

Jeg tilsiger som tidligere fuld respekt for folketingets flertal, og jeg skal bidrage til forhandlingerne om færdiggørelse af dette lovforslag, så godt jeg formår.

J. K. Hansen (S):

Jeg skal ikke forlænge denne debat ret meget, men der er kommet nogle ting ind, som jeg synes fortjener en kommentar.

Der har været talt om bortkastede penge. Må jeg sige med det samme, at vi går fra socialdemokratiets side ind i dette projekt om sammenlagt færgefart, første etape, fordi vi mener, det er rigtigt, også selv om vi skulle få besluttet os for en fast forbindelse. Det håber jeg vi får. Det vil være rigtigt.

Vi kunne have valgt en anden løsning. Man kunne godt have valgt en løsning, hvor man udvidede kapaciteten i henholdsvis Nyborg havn og i Korsør havn, men det ville være en fejlinvestering på lang sigt. Derfor mener vi, at den investering, der bliver foretaget her, om end den koster 700 mill. kr., vil være en rigtig investering, selv om vi får besluttet os og endda meget hurtigt for fast forbindelse over Store Bælt.

Jeg mener ikke, der er tale om bortkastede penge, og det er også derfor, vi siger: Lad os nu komme i gang med det her. Det er vi gået ind i helhjertet, og ministeren kan fortsætte sine undersøgelser. Jeg henviser til det, som står på sidste side i ministerens redegørelse, og som vi tiltrådte, da redegørelsen var under debat, hvor man siger, at det kan være nyttigt at få belyst en række ting, og det er helt klart, at det skal der nogle midler til.

Jeg skal ikke gå ind i diskussionen om det, der ligger i finansudvalget, da det egentlig

ikke kommer dette spørgsmål ved; det må være et andet spørgsmål. Hvis det skal tages op på et senere tidspunkt, må vi så gå ind i debatten. Vi skal altså ikke forhindre ministeren i at fortsætte disse undersøgelser.

Ikast (KF):

Jeg vil gerne fastholde høringen, uanset hvad hr. Bilgrav-Nielsen og hr. Tommy Dinesen siger om den, idet det kun var været en miljømæssig høring, der har været foretaget i visse kommuner og visse amter.

Tommy Dinesen (SF):

Da vi diskuterede den faste forbindelse sidste gang, kom der noget fra miljøministeriet, efter at vi havde haft debatten her, det er rigtigt. Man havde spurgt i de forskellige amtskommuner, hvad konsekvenserne var; det ved jeg selv som gammelt amtsrådsmedlem. Jeg har i hvert fald i Vestsjællands amtsråd rejst denne sag op til tre gange, og alle gange er man gået imod, og jeg ved, den er blevet rejst i Fyns amtsråd.

Jeg har naturligvis også læst, at Nyborg kommune har skrevet til udvalget om offentlige arbejder om, at udvalget skal komme over og se på forholdene, og det synes jeg er en udmærket idé. Men det, jeg ikke vil være med til, er, at man bruger det til at forhale denne sag, som ligger klar.

Når ministeren så siger, at det, at jeg brugte meget af min taletid på de andre færgefarter, der er, var noget ved siden af, så må jeg sige, at det er, fordi der er en sammenhæng i det hele for mig, når jeg sidder i udvalget om offentlige arbejder. Det, vi vedtager med hensyn til de nordlige ruter, og det, vi vedtager med hensyn til Halsskov-Knudshoved, er der en sammenhæng i, og det er skatteborgernes penge, vi går og bruger. Derfor er jeg noget bekymret. Om så det er rigtigt at være så bekymret, som jeg godt kan blive en gang imellem, det er en anden sag. Men jeg mener, det er rigtigt at tage konsekvenserne op, og jeg ved, jeg får ret i nogle af de ting.

Ministeren henviser bl.a. til, at han har en artikel i Jyllands-Posten i dag, og det er da også rigtigt. Her skriver ministeren bl.a., at ministeren ikke havde mulighed for at forhindre de private, der er kommet i dag. Det har ministeren. Ifølge det eneste, der foreligger på området, som er en lov fra 1874, af

[Tommy Dinesen]

den 21. marts, havde ministeren nogle be-
føjelser til at forhindre de private i at gå ind,
hvis han ville, men det vil ministeren ikke.

Så vil jeg sige, at det er udmærket, når
ministeren her lover, at han vil gå i gang
med arbejdet – og det går jeg da ud fra er
rigtigt, når han siger det.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det kan ikke undre, at modstandere af
dette projekt, altså partier, som altid har væ-
ret modstandere, og som markerede det for
et år siden, da vores beslutningsforslag var til
behandling her, også i dag markerer denne
modstand. Jeg erkender, at i dag er modstan-
den lidt mindre udtalt. Det kan jo skyldes, at
det, der sidste år var vort forslag, nu er ble-
vet til et regeringsforslag, om end det er led-
saget af nogle kritiske bemærkninger fra mi-
nisteren. Men det er dog et regeringsforslag.

Men det, der ligger bag, når hr. Ikast og
hr. Svend Erik Hovmand og andre taler om
flere undersøgelser, er jo helt tydeligt en
manøvre i retning af, at man skal trække det
her så længe som muligt. Jeg synes, at be-
grundelserne for at trække, for nu at rette
spørgsmål til en masse mennesker om dette
her, er lidt pudsige. Det fremgår helt klart af
bemærkningerne til § 2, at de instanser, som
normalt høres i en sådan sag, er hørt. De har
udtalt sig, og de er, så vidt jeg kan se, oven i
købet positivt stemt over for at medvirke til
den bedst tænkelige løsning i forbindelse
med dette lovforslag.

Det undrer mig især, at ministeren ligesom
hanker op i den påstand, at der er behov for
flere analyser og flere undersøgelser og flere
høringer og flere besigtigelser, og hvad ved
jeg, når det dog klart er beskrevet her, at den
helt normale procedure er fulgt. Men det
hænger måske sammen med, at bemærkning-
erne til lovforslaget så udpræget er godt
embedsmandsværk, hvorimod det, som i dag
er ministerens delvise opgave, er at fortælle,
at dette projekt aldrig bør gennemføres, og
det er det, man kan læse om i ministerens
fremsættelsestale.

Men jeg kan godt sige, at det, der står
klart nu, er, at et klart flertal her i folketinget
ønsker projektet gennemført, og jeg går ud
fra, at vi i løbet af få uger er i stand til at
skrive den betænkning, som skal til, og at vi

kan få den afstemning som vil klargøre, at
flertallet ønsker projektet iværksat.

Til sidst vil jeg gerne sige, at det jo er mi-
nisteren selv, som har gjort det til et enten-
eller. Enten går man ind for dette projekt, eller
også går man ind for en fast forbindelse over
Store Bælt. Begge dele kan man ikke gå ind
for. Det er så en debat, som jeg skal overlade
til ministeren og den socialdemokratiske ord-
fører at gennemføre. Det er ikke min debat.
Vi ønsker dette projekt gennemført. Punk-
tum.

Men når ministeren selv siger, at det er et
spørgsmål om enten-eller, og han i dag kon-
staterer, at folketingets flertal vælger den
sammenlagte færgefart, kan jeg ikke forstå,
at ministeren ikke fortsætter sin logik og si-
ger: så må jeg trække mit aktstykke i finans-
udvalget, for dette her er et spørgsmål om
enten-eller, og folketingets flertal har valgt
sammenlagt færgefart.

Det fremgår i øvrigt af dette aktstykke,
som jeg kan være meget enig med hr. J. K.
Hansen om ikke er til debat i dag, men som
dog har en vis relevans, at ministeren ønsker
at tage 31 mill. kr. ud af en finanslov, som vi
for nylig har vedtaget her i tinget., og bl.a.
tage dem fra anlægsbevillinger til DSB. Jeg
vil da godt høre, om det var muligt at få en
bemærkning fra hr. J. K. Hansen om, hvor-
vidt det også kan opnå socialdemokratisk
tilslutning.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg bliver nødsaget til at spørge hr. Bil-
grav-Nielsen direkte.

Det forslag, der oprindeligt blev fremsat i
1983 af hr. Bilgrav-Nielsen, havde fase 1 og
fase 2 og videre udbygning indtil år 2000,
som kalkulerede med, at der ikke skulle være
nogen fast forbindelse over Store Bælt. Den
beregning af, hvor udgiftkrævende det var,
som vi lavede på daværende tidspunkt, var
på 4,5 mia kr. alt i alt. Er det meningen, at
det her skal føres videre, således at når vi
siger ja til første del, så skal det automatisk
føres videre med anden og tredje og fjerde
del indtil år 2000?

Det vil jeg gerne have ren besked på nu.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Svaret er ja. Når folketinget i foråret 1985, sommeren 1985, eller hvornår ministeren nu er klar – når regeringen er klar til at give folketinget en ny Storebæltsredørelse – vil der ved samme lejlighed foreligge et radikalt lovforslag om udbygning af anden fase af sammenlagt færgefart på Store Bælt.

Dohrmann (FP):

Det er så sjældent, man har anledning til at rose hr. Bilgrav-Nielsen, men den er der faktisk nu. Hr. Bilgrav-Nielsen har nemlig aldrig lagt skjul på – og det burde først og fremmest socialdemokraterne naturligvis notere sig – at i og med at man vedtager dette forslag, afskærer man samtidig mulighederne for at etablere en fast forbindelse over Store Bælt.

Det har hr. Bilgrav-Nielsen aldrig lagt skjul på er hans opfattelse, og derfor skal mit spørgsmål til socialdemokraterne lyde: er det ud fra samme motivering, at de støtter det lovforslag, for så synes jeg også, det skal frem? Det ville da være rart, om socialdemokraterne på samme måde som de radikale ville udtale klart og tydeligt, at man nu ønsker denne udbygning af færgelejerne og færgefarten over Store Bælt i det hele taget, og at man egentlig finder det uforsvarligt at opføre en fast forbindelse over Store Bælt. Det er jo det, det indebærer.

I fortsættelse af det, hr. Bilgrav-Nielsen lige svarede på, vil jeg også gerne spørge socialdemokraterne: agter de også at støtte næste fase, eller hvad er det i det hele taget, man har vovet sig ud i?

Jeg står her med en artikel skrevet af formanden for Odense Erhvervsråd, som repræsenterer 42 erhvervsråd, og som med fuld ret beklager sig over, at det radikale beslutningsforslag faktisk gled igennem folketinget, uden at der var nogen som helst, der fandt ud af, hvad det egentlig indebar.

Derfor kan jeg selvfølgelig støtte de tanker, hr. Ikast har om, at det skal sendes ud til høring. Det er urimeligt, at man stort set i det skjulte får sådan noget sluset igennem folketinget, uden at befolkningen og organisationerne m.fl. finder ud af det.

Ministeren har travlt, det ved vi, han skal til Bruxelles, men jeg vil gerne spørge ministeren alligevel: hvilke ønsker står DSB

egentlig klar med ud over det, der her foreligger? Er det således, at man inden for de nærmeste år, inden regeringen får taget sig sammen til at få truffet en endelig beslutning, skal gå ind i nogle investeringer, som drejer sig om færger og færgelejer i øvrigt, jernbanespor og en hel masse ekstra ting, som ikke er omtalt i dette lovforslag? Vi ved, at DSB har en lang, lang ønskeseddel, men hvilke udgifter forventer ministeren at vi skal regne med inden for dette område i de nærmeste år?

Der er bare én ting, vi skal gøre os fuldstændig klart: når man graver sig længere og længere ned i det her nøjagtig på samme måde, som da man i sin tid vedtog loven om naturgas, kommer der et tidspunkt, hvor man må konstatere, at nu er pengene altså fejlanvendt, og at det vil være fuldstændig uforsvarligt overhovedet at drøfte en fast forbindelse over Store Bælt. Og det ville da være trist ud fra den opfattelse, ministeren også udadtil giver udtryk for at han har.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Når nu fortrykket engang foreligger, vil jeg bede hr. Dohrmann om at læse, hvad det egentlig var, jeg sagde. Men for at hr. Dohrmann ikke skal gå i uvidenhed, indtil fortrykket foreligger, skal jeg gentage det.

Uanset hvilke holdninger man har til en fast forbindelse over Store Bælt, er det sådan, at de gentagne udsættelser har medført, at man har efterladt færgefarten i en meget urimelig situation. Det er derfor, vi har sagt, at vi nu går med i denne første etape. Det er en første etape af sammenlagt færgefart og ikke andet, og det ønsker vi fremmet mest muligt, således at vi ikke står i samme situation i 1985, hvis regeringen skulle beslutte sig for en fast forbindelse, hvad vi kan tro, hvis vi stoler på ministeren, som jo allerede har bestilt tid hos Majestæten til indvielsen af broen, og som jo er en tilhænger af langtidsplanlægning.

Men alligevel har vi vores tvivl. Skulle disse tvivl komme nogle andre til gode, ja vel, så er der ikke sket noget ved det. Så får vi en acceptabel færgefart i den periode, det tager at bygge det store anlæg, der hedder en Storebæltsbro.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil gerne spørge hr. J. K. Hansen, om det ikke har nogen betydning, at man i socialdemokratiets investeringsprogram har rettet det, der stod før. Der stod nemlig før, at man gik ind for en fast forbindelse. Det, der står i den, der er blevet lavet i sommer, er, at der skal bevilges flere penge til Halsskov-Knudshoved.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 61:

Forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af internationale overenskomster om den europæiske telekommunikationssatellitorganisation, Eutelsat.

(Fremsat 14/3 84).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Ja!

Ikast (KF):

Jeg skal gøre opmærksom på, at det konservative folkeparti går ind for ratificeringen af denne traktat.

Sander (V):

Denne ratifikation ser vi i venstre kun som en naturlig forlængelse af det telekommunikationssamarbejde, der startede helt tilbage i 1970. I begyndelsen var samarbejdet

stort set begrænset til videnskabelige formål, hvorimod der i de senere år i større udstrækning er blevet tale om erhvervsmæssig udnyttelse, og det kan vi selvfølgelig kun se på med tilfredshed.

I det økonomiske afsnit har jeg mærket mig, at Danmarks andel på 3,28 pct. af de samlede udgifter er baseret på en forventet trafikandel. Det må jeg tolke derhen, at efter de fire første år vil der blive fastsat en ny betalingsandel på baggrund af den egentlige udnyttelsesgrad.

Inden for TV og kommunikation sker der interessante ting i disse år, og jeg venter spændt på at høre om udnyttelsesgraden af den ECS-satellit, der blev placeret i rummet sidste sommer. Er ministeren vidende om, hvorvidt der er ved at være udsolgt på denne satellit på nuværende tidspunkt?

I øvrigt kan jeg kun give venstres positive tilslutning til det videre arbejde omkring denne ratifikation.

Ole Henriksen (SF):

SF vil gerne give sin tilslutning til dette beslutningsforslag, men vi vil også gerne igennem et udvalgsarbejde, inden vi giver den endelige melding.

Vi mener for det første, at dette her er ret kompliceret, og jeg håber da, at de meldinger, der kom heroppefra, også er udtryk for, at man måske føler lidt usikkerhed ved alle disse forkortelser og organisationer, der efterhånden er bygget op på dette område. Det kræver faktisk, at man får nogle ordbøger og nogle leksika, så man kan finde rundt i hele problematikken. Jeg tror, at teknikerne – ikke af ond vilje – på disse områder kommer til at løbe om hjørner med både politikere og med befolkningen med den nye terminologi, som vælter ud over os alle sammen, og som gør det vanskeligt at finde rundt i det. Vi er måske lidt nervøse for at blive taget på sengen, og det gør altså, at vi gerne vil se på forslaget i udvalget.

Vi vil ikke stille for mange tekniske spørgsmål her, men en af de afgørende ting, som ministeren vel kan svare på her, er spørgsmålet, om denne ratifikation vil garantere, at Danmark fortsat suverænt kan behandle hele problemet omkring informations-teknologien, altså at vi ikke bliver fanget ind i nogle beslutninger og ratifikationer, som