

**J. K. Hansen (S):**

Det kunne være interessant at få at vide, hvori dette prestigeprojekt, som hr. Dohrmann snakker så meget om, ligger. Tværtimod synes jeg, at når man taler om forkromede løsninger, kombinerede løsninger, kunne man begynde at tale om prestigeprojekt. Hvor ligger prestigeprojektet her?

Så kom hr. Dohrmann også i sit forrige indlæg for skade at nævne DSB som en monopolvirksomhed. Hvori ligger dette monopol? Jo, det kan jeg godt give svaret på. Det ligger herinde i folketinget. Det er nemlig folketinget, der bestemmer DSBs takster, så monopoliet ligger altså her hos hr. Dohrmann og os andre.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Første behandling af lovforslag nr. L 195:**

*Forslag til lov om privatfinansieret fast Storebæltforbindelse.*

Af Dohrmann (FP) m.fl.  
(Fremsat 12/3 85).

Lovforslaget sattes til forhandling.

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

Dette forslag er jo en gammel kending. Jeg føler ikke stor trang til at knytte mange bemærkninger til det. Må jeg erindre om, at da vi for et par år siden sidste gang nedstemte dette forslag, faldt det med stemmerne 139 imod og 13 for. Det er måske lidt dristigt at bruge folketingets tid til at genfremsætte sådan et forslag, men bevares, ihærdighed og stærk overbevisning om, at man alligevel har ret, er da noget, jeg udmærket kan respektere.

Om det bliver privat finansiering eller ej, eller i hvilken udstrækning, vil jo netop afhænge af, hvilken låneform folketinget beslutter sig for i sidste ende, og der vil blive al mulighed for at drøfte dette. Jeg tror, hr. Dohrmann – og her støtter jeg mig også til de bemærkninger, han har fremsat i dag – vil være enig med mig i, at det nu drejer sig om

at få aftalt, at vi skal i gang, hvilken teknik, hvilken linjeføring, hvilke landstrafikale hensyn, hvilke miljømæssige hensyn, og da der altså er mange, der står ivrigt i kø for at låne os til denne forbindelse, kan vi nok nå at blive enige om, hvor vi fordelagtigst kan optage lånene; det er nemlig dér, vi skal optage dem.

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil godt lige præcisere, at når vi går ind for fortsat færgefart, vil vi selvfølgelig ikke låne noget; vi vil spare for en gangs skyld.

**Dohrmann (FP):**

Jeg vil gerne starte med at takke ministeren og hr. Tommy Dinesen, fordi de overhovedet tog ordet, og så samtidig udtale min store foragt for de folketingsmedlemmer, der gerne vil fremtræde i pressen og alle mulige andre steder, men som, når de møder frem her i folketinget – det er i øvrigt det, de får deres løn for – overhovedet ikke deltager i debatten. Det er ikke særlig demokratisk.

Med hensyn til selve forslaget er det rigtigt, som ministeren sagde, at det er en genfremsættelse. Vi har fundet det helt naturligt, at i den diskussion, der er opstået i forbindelse med den redegørelse, ministeren skulle afgive, hører vores gode, gennemtænkte forslag naturligt hjemme.

Intet vil være mere naturligt, når man i øvrigt har den holdning, at der bør etableres en fast forbindelse over Store Bælt, end at lade private konsortier, danske eller udenlandske, finansiere en sådan forbindelse. Som jeg sagde for lidt siden, oplevede vi så sent som for en uge siden, at folketinget gav regeringen bemyndigelse til optagelse af yderligere 60 mia kr. i lån, og det er da det allerbedste bevis for, at statskassen ikke alene er tom, men bundløs.

Vi stifter fortsat gæld med en hastighed, som aldrig er set tidligere, og derfor er det efter min bedste overbevisning ansvarsløst, at nogen overhovedet kan drømme om at gå ind for et forslag om, at staten skal finansiere en sådan forbindelse. Som hr. Bilgrav-Nielsen sagde, har staten aldrig haft så dårligt råd til det, som den har for øjeblikket, og når der findes private konsortier, der er villige til at finansiere og opføre projektet, hvor-

[Dohrmann]

for søren skulle vi så ikke give dem tilladelse til det – eller i hvert fald undersøge grundigt, hvilke vilkår forskellige konsortier eventuelt kunne tilbyde?

Det er ikke således, at folketing og regering skal sidde helt hjælpeløse og se til, mens det hele bliver etableret og det senere bliver afgjort, hvor store bropengene skal være. Ministeren og folketinget kan opstille helt bestemte regler og forudsætninger for at give et konsortium tilladelse. Det har folketinget jo fuld ret til at gøre, og det ville da være helt, helt naturligt. Derfor ville det være en rigtig god gerning, såfremt folketinget åbnede mulighed for, at de forskellige konsortier kunne aflevere deres tilbud og deres betingelser i første omgang. Folketinget burde selvfølgelig samtidig, hvis en sådan aftale kom i stand på nærmere angivne vilkår, meddele de interesserede, i hvor mange år de eventuelt måtte opkræve bropenge og hvor store.

Det er blevet sagt, at det er helt urealistisk. Så vil jeg godt spørge: når det kan lade sig gøre i USA, når det kan lade sig gøre i Japan, når det kan lade sig gøre i England, hvorfor kan det så ikke lade sig gøre i Danmark? Det skal ses i forbindelse med det dilemma, regeringen har bragt sig i i forhold til det radikale venstre. Det er simpelt hen løsningen at lade et privat konsortium, dansk eller udenlandsk, finansiere og opføre broen på de og de vilkår. Statskassen har ikke råd. Den debat om en fast forbindelse, vi lige har haft, enten det bliver en ren jernbaneforbindelse eller noget helt andet, hvor statskassen skal stå som den, der finansierer, viser, at det er urealistisk; det er der ikke flertal for i folketinget. Den slutning tror jeg at også ministeren må drage efter den debat, der har været her i dag.

Derfor: er man tilhænger af en fast forbindelse over Store Bælt og mener det helhjerteret, så er man nødt til at tilslutte sig vores forslag om privat finansiering. Ellers bliver der ingen fast forbindelse, det vil jeg vædde meget på.

**Ikast (KF):**

Der må foreligge en total misforståelse hos hr. Dohrmann, idet regeringens oplæg til diskussionen i dag netop åbner de muligheder, hr. Dohrmann nævnedes, og det er det, vi skal til at forhandle fra nu af, og indtil vi

finder en løsning. Derfor synes jeg, at lovforslaget er overflødigt. Ministerens redegørelse dækker det, der står i dette lovforslag, og derfor synes jeg ikke, det er nødvendigt, at vi forhandler mere på nuværende tidspunkt.

**Svend Erik Hovmand (V):**

Hr. Dohrmann kom med en bebrejdelse, idet han syntes, det var urimeligt, at partier ikke ville kommentere hans forslag. Jeg vil gerne henvise til, at formanden ved indledningen til forrige debat gjorde opmærksom på, at man kunne komme med bemærkninger også om hr. Dohrmanns forslag under den debat. Det gjorde jeg rent faktisk på venstres vegne. Jeg håber, at hr. Dohrmann lyttede til de bemærkninger, jeg dengang kom med.

(Kort bemærkning).

**Dohrmann (FP):**

Jeg skal blot sige tak til de to sidste talere. Jeg opfattede hr. Ikasts udtalelser således, at næste gang er det ikke kun 13, der stemmer for vores forslag. Jeg må tolke det således, at hele det konservative folkeparti nu står bag fremskridtspartiets forslag, og at vi derfor næste gang bliver nogle og fyrrer, der stemmer for det.

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

Jeg vil blot gøre den bemærkning til hr. Dohrmann, at jeg opfatter ham som en varm tilhænger af, at der kommer en fast forbindelse over Store Bælt.

I den situation synes jeg at hr. Dohrmann burde være meget mere forsigtig med at stille en hel masse absolutte betingelser op: hvis ikke det bliver det og det projekt, så vil han rejse folket imod det, og så bliver det den største skandale nogen sinde, og hvis ikke det bliver den og den finansiering, som hr. Dohrmann og hans tre fæller plus måske hr. Maisted foretrækker, så vil han heller ikke være med. Sådan arbejder separatister, men sådan foregår samarbejde ikke.

Hr. Dohrmanns besynderlige syn på mange ting kom også frem – det være en bemærkning sagt af et medlem af folketinget – da han bebrejdede partier, der ikke har ønsket at tage ordet, at de ikke er demokratiske. Til demokratiet hører faktisk, at man

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

kan få lov til at sige noget, og også, at man kan lade være, når det passer én. Folketingets forretningsorden sætter nogle grænser for, hvor længe man har lov til at tale, men der er ingen, der er forpligtet til at udnytte de muligheder, så der er naturligvis ikke noget udemokratisk i efter en næsten 3 timer lang debat om det samme emne ikke at danse med, hver gang der spilles op på en gammel melodi.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Hr. Dohrmann behøver slet ikke at spekulere på næste fase, hvor han vil komme med et oplæg, for regeringens oplæg skal diskuteres fra nu af og indtil den endelige beslutning om Storebæltsbroen. Der kommer ikke nogen næste omgang, hvor hr. Dohrmann får lejlighed til det.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Afstemning**

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

**7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 129:**

*Forslag til folketingsbeslutning om undersøgelse af alternative forbindelser til en fast forbindelse over Store Bælt.*

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.  
(Fremsat 18/4 85).

Forslaget sættes til forhandling.

**Forhandling**

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

Jeg er sikker på, at forslagsstillerne ikke vil betegne det som udemokratisk eller blot uhøfligt, hvis jeg gør mine bemærkninger til dette forslag yderst korte.

Jeg vil gerne fremhæve to ting og rette en misforståelse. Der står i de almindelige bemærkninger til forslaget, at ministeriet for offentlige arbejder skulle have bestilt beregninger hos professor H. P. Myrup. Det har vi ikke gjort. Det har heller ikke været nødvendigt, for andre har gjort det, og han har selv været ivrig for at fremkomme med dem, så de foreligger altså.

Ministeriet er derimod kommet med meget udførlige bemærkninger til forskellige af professor Myrups beregninger og til det ham meget kære Svanegrundsprojekt. Det gjorde vi i 1982. Vi har også i nyeste tid tilsendt udvalget om offentlige arbejder her i folketinget og en række andre instanser og personer hele to temmelig udførlige kommentarer, nemlig et Svanegrundsnotat mere generelt og en kommentar til et skriftligt notat, der kom fra professor Myrup for få uger siden. Dette materiale turde være kommet hr. Tommy Dinesen i hænde.

Det andet, jeg gerne vil nævne, er forventningerne til Spodsbjerg-Tårs-ruten, som jo også blev omtalt kort under den foregående debat her. Vore teknikeres beregninger går ud på, at der vil være basis for denne rute. Det er der selvfølgelig ikke nogen der kan vide, og det er der ikke nogen der kan give garanti for. Det vil til enhver tid stå det folketing, der måtte være til den tid, frit at spænde et sikkerhedsnet ud, hvis det skønnes nødvendigt og rimeligt.

Jeg skal gentage, at jeg forventer et meget betydeligt trafikspring generelt i hele landet af de årsager, jeg tidligt på eftermiddagen redegjorde for, og selvfølgelig især med en fast Storebæltsforbindelse. Jeg tror, at der vil blive trafik nok. Jeg tror, at der vil blive rigelig trafik til bevarelse af Spodsbjerg-Tårs-ruten, men det er ikke muligt for den nuværende regering, det nuværende folketing, at give den så lidt som andet end eventuelle hensigtserklæringer. Vi må først se, hvad behovet måtte blive, synes jeg, før vi behøver at tage stilling til dette.

Forslaget indeholder syv nye undersøgelser. Man vil tilgive, at jeg må finde, at dette forslag, netop fremsat nu, er en forhalingsmanøvre – eller rettere sagt: et forsøg derpå.