

[Formanden]

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Tredje behandling af lovforslag nr. L 139:

Forslag til lov om ændring af lov om Danmarks erhvervsfond og af lov om internationalt udviklingssamarbejde.

(Fremsat 30/1 85. Første behandling 14/3 85. Betænkning 18/4 85. Anden behandling 23/4 85).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges med 118 stemmer (S, KF, V, SF, RV, CD, VS, KrF og Steenholdt (Grønl.)) mod 3 (FP).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Tredje behandling af lovforslag nr. L 160:

Forslag til lov om ændring af lov om en arbejdsmarkedsuddannelsesfond. (Ændrede regler om bidragspligt, bidragsfastsættelse m.v.).

(Fremsat 30/1 85. Første behandling 6/2 85. Betænkning 17/4 85. Anden behandling 23/4 85).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges med 62 stemmer (KF, V, RV, CD, FP, KrF og Steenholdt (Grønl.)) mod 47 (S og VS); 12 (SF) stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Forhandling om redegørelse nr. R 13:

Ministeren for offentlige arbejders redegørelse af 17. april 1985 om en fast forbindelse over Store Bælt.

(Redegørelsen anmeldt 17/4 85. Redegørelsen givet 17/4 85. Meddelelse om forhandling 17/4 85).

Formanden:

Under denne sags behandling vil også de to sidste sager på dagsordenen kunne omtales.

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Der er i tidens løb foretaget adskillige undersøgelser vedrørende en fast forbindelse over Store Bælt. Den sidste redegørelse om fremtidige trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark fik vi i 1982-83, men regeringen ønskede efter trafikministerens redegørelse i folketinget i februar 1983 at udskyde stillingtagen til igangsættelse af en fast forbindelse i ca. to år. Den mellemliggende tid skulle bruges til supplerende undersøgelser, herunder en fornyet anlægsteknisk vurdering af de forskellige muligheder.

Vi har så her i begyndelsen af 1985 modtaget tre rapporter: en embedsmandsrapport, nemlig 85-rapporten, Nyboe Andersen-udvalgets rapport og en rapport fra konsulentfirmaet Hoff & Overgaard.

Redegørelsen, vi behandler i dag, tilfører os ikke ret meget nyt. Det er i og for sig ikke nogen kritik, men den tilfører os altså ikke ret meget nyt, idet den blot opsummerer de resultater, rapporterne er kommet frem til. Rapporten konkluderer, at det for samfundet er en klar økonomisk fordel at bygge en fast forbindelse over Store Bælt, og den samme konklusion når regeringen frem til i sin redegørelse.

I socialdemokratiet er vi tilfredse med, at regeringen er kommet frem til den konklusion, og endvidere er vi tilfredse med, at rege-

[J. K. Hansen]

ringen i sin redegørelse meddeler, at den er indstillet på at tage en åben drøftelse af spørgsmålet om, hvilken fast forbindelse vi skal have, med det flertal i folketinget, der står bag en fast forbindelse.

I socialdemokratiet ser vi en samfundsøkonomisk fordel i at anlægge en fast forbindelse nu – det gjorde vi i øvrigt også i 1983 – og det gør vi bl.a. af beskæftigelsesmæssige grunde. Set i forhold til sammenlagt færgefart er der tale om en merbeskæftigelse på 30.000 mandår fra 1986 til 1994. Vi gør det også af hensyn til energien, idet der er tale om en energibesparelse, der i valuta opgøres til ca. 100 mill. kr. om året. Vi ser også en række økonomiske fordele – bl.a. driftsbesparelser set i forhold til fortsat færgedrift – og trafikantfordele.

Vi ser da heller ingen grund til at betvivle, at de årlige nettobesparelser plus de beregnede trafikantfordele ligger på omkring 1 mia kr.

Alt dette skal så ses i lyset af, at merinvesteringerne ved en fast forbindelse ligger på mellem 1,4 og 5 mia kr., alt efter hvilken løsningsmodel der vælges. Man har så lov til at fremhæve, at en merinvestering på mellem 1,4 og 5 mia kr. fordelt over en 8–10-årig periode er meget lav sammenlignet med de årlige bruttoinvesteringer i Danmark, der udgør 100 mia kr.

Endelig vil jeg da også fremhæve, at bygning af en fast forbindelse vil være med til at fastholde den brobygningsekspertise, som findes i Danmark, og som faktisk nu er ledig på markedet efter færdiggørelsen af Farøbroerne.

Som jeg har nævnt, er vi i socialdemokratiet tilfredse med, at regeringen er åben over for en drøftelse af, hvilken fast forbindelse vi skal have. Allerede i sommeren 1984 fremsatte vi et forslag til en etapeløsning for en fast forbindelse i form af en ren jernbaneforbindelse bestående af en lavbro over Vesterrenden mellem mellem Fyn og Sprogø og en jernbanetunnel under Østerrenden mellem Sprogø og Sjælland. Samtidig fremsatte vi et forslag om finansiering af anlægget gennem ATP og Lønmodtagernes Dyrstidsfond, ligesom vi påregnede, at staten – DSB – stod som bygherre.

Vi synes, at denne løsningsmodel har mange fordele i sig, og de mest umiddelbare må siges at være, at de merinvesteringer, der her

er tale om set i forhold til sammenlagt færgefart, er helt nede på 1,4 mia kr. Ingen vil derfor kunne påstå, at det vil være samfundsøkonomisk uforsvarligt at gå i gang nu.

Vi peger også på, at der er tale om en etapeløsning, og hvis man ønsker på et senere tidspunkt at udbygge med en fast vejforbindelse, vil det kunne gøres. Vi får løst finansieringsspørgsmålet og bygherrespørgsmålet samtidig, og det må vel også kunne betegnes som en fordel.

Jeg har da også bemærket, at vores forslag har fået en særdeles god karakter i embedsmandsrapporten, 85-rapporten, og det er dette forslag i alle dets enkeltheder, vi vil drøfte under de forhandlinger, som regeringen lægger op til.

Der er en række andre ting, som nødvendigvis må medinddrages i de forhandlinger, der forestår. Der er de regionale skævheder, der er bæltbyerne Nyborgs og Korsørs problemer beskæftigelsesmæssigt, efter at anlægget står færdigt. Der er motorvejsnettets færdiggørelse på Jyllandssiden: Århus–Ålborg, Ålborg–Frederikshavn. Der er også den østlige Danmarksvej omkring Guldborgsund, og der er også cyklistproblemerne. Hvordan skal cyklisterne komme over Bæltet? Disse ting må løses. Og ikke mindst er der også hele miljøspørgsmålet, som må undersøges, så anlægget ikke er med til at forringe vandkvaliteten i Østersøen.

Så siger trafikministeren i sin redegørelse, at man er i fuld gang med en stor og beko-stelig omlægning af færgetrafikken. Det er vel en sandhed med visse modifikationer. Det er rigtigt, at vi har en lov om sammenlagt færgefart, første etape, hvor udgifterne, efter hvad jeg har fået oplyst, i dagens kroner er anslået til at ligge omkring 550 millioner, hvoraf halvdelen går til sporforlægning mellem Nyborg og Knudshoved og den anden halvdel til et bredt færgeleje i Knudshoved.

Hvad sporforlægningen mellem Nyborg og Knudshoved angår, mener jeg, at der intet forgjort er ved, at dette arbejde bliver udført. Vælger man den sydlige linjeføring for broanlægget – og det er der meget der taler for at vi gør – har den to fordele. Den er 300 mill. kr. billigere, og Nyborg station kan bevares, så der vil ikke blive brugt en krone for meget på dette projekt.

[J. K. Hansen]

Må jeg slutte med en kort konklusion og sige, at vi da naturligvis i socialdemokratiet er parat til, når vi bliver inviteret til det, at gå ind i forhandlinger om etablering af en fast forbindelse. Vi har lagt vores forslag frem. Vi vil under disse forhandlinger endvidere lægge stor vægt på, at den kollektive trafik fremmes. Vi vil lægge vægt på, at det offentlige får afgørende indflydelse på såvel opførelsen som driften af den faste forbindelse, og vi vil også lægge overordentlig stor vægt på, at der bliver anvendt danske materialer og dansk arbejdskraft. Vi er indstillet på, at der hurtigt sættes gang i de forhandlinger, der nu skal føres, og at regeringen tilrettelægger disse forhandlinger på en sådan måde, at de kan være afsluttet, inden sommeren sætter ind, så at et egentligt forslag til anlægslov med igangsættelse kan fremsættes, når folketinget mødes i oktober 1985.

Ikast (KF):

Det konservative folkeparti er i de sidste 30–35 år gået ind for en fast bro-løsning over Store Bælt, og den vil vi heller ikke forlade sådan umiddelbart. Vi synes, det er den bedste løsning, at man kan køre over på gummihjul, når det drejer sig om bilerne, og at togene kan holde sig på jernbanesporene. Vi finder til gengæld, det er meget nødvendigt med en løsning for Store Bælt her og nu. Vi har konstant sagt, at den sammenlagte færgefart kun er den næstbedste løsning. Efter opgørelserne over, hvad første, anden og tredje fase koster, er der kun en lille difference mellem den store løsning og den løsning, som vi kalder den næstbedste.

En fast forbindelse skal bygges her og nu, og vi mener, det er snarest muligt. Vi er ved at være færdige med motorvejsprojekterne, og når broen kan stå færdig, vil motorvejene være færdige. Dermed har vi løst flaskehalsproblemerne omkring Store Bælt. Vi ser det på den måde, at Store Bælt er en af hovedforbindelserne mellem Europa og Skandinavien. Derfor kan vi ikke fedte os fra løsningen med en sammenlagt færgefart el.lign.

Vi vil også gerne, som det er gjort i redegørelsen, se på motorvejsudbygningen, således at der ikke er noget af den, der bliver sat i stå på grund af Storebæltprojektets gennemførelse. Det er således, at motorvejen til Ålborg skal gennemføres. Vi skal have en

nærmere undersøgelse af forbindelsesvejene inden for regionerne til de jyske motorveje. Der skal ses videre på forbindelserne i Nordjylland. Der skal foretages en undersøgelse af færgeforbindelserne, således at vi er helt klar over, hvordan udviklingen bliver. Der er allerede redegjort for dette i den redegørelse, vi har fået fra ministeren.

Når socialdemokratiet omtaler en lavbro over Vesterrenden, kan vi følge det helt nøjagtigt, men der kommer straks en hel del problemer set med vores øjne, når vi begynder at gå under vandet. Det er her ikke mindst de psykologiske virkninger. Hvorledes vil folk føle det at komme ned at køre i en tunnel under vandet? Vi er villige til i udvalget om offentlige arbejder at prøve at finde frem til løsninger, der kan anvendes, men vi kan ikke umiddelbart forbigå det psykologiske problem, at folk ikke tør anvende en tunnelforbindelse. Hvis det drejer sig om 8–10 pct. af landets befolkning, er det altså ca. ½ million mennesker.

Vi kan 100 pct. støtte, at der skal opkræves en afgift for benyttelse af den kommende faste forbindelse, og det viser sig at være en særdeles god investering for staten både på kortere og på længere sigt. Der er den fordel ved en fast forbindelse, at jo flere år der går, desto bedre vil den være økonomisk. Vi må også se på betalingsbalanceproblemerne. For hvert år vi benytter en fast forbindelse, vil betalingsbalanceproblemerne formindskes.

Det er meget væsentligt for det konservative folkeparti at få sat brobyggeriet i gang snarest muligt – på den måde at forstå, at så længe vi har den store arbejdsløshed, er det her og nu, alle de store projekter skal iværksættes. Og når vi samtidig står over for en investering, der profitmæssigt set er så god for staten, som denne er, kan jeg ikke se nogen grund til, at vi skal trække sagen i langdrag denne gang. Vi må have en hurtig afgørelse om en fast forbindelse over Store Bælt.

Jeg vil endvidere lægge meget stor vægt på, at det, vi går i gang med at gennemføre, giver dansk erhvervsliv en know-how, som der virkelig er brug for, altså en videreførelse af den, vi nu har fået ved Farøprojektet og ved Guldborgsundprojektet. Derefter venter der store opgaver i udlandet for erhvervslivet, som har denne ekspertise.

Jeg vil hermed gerne slå fast, at selv om vi bygger en fast forbindelse over Store Bælt,

[Ikast]

skal der samtidig ses på forbindelserne til Sverige og forhandles videre, således at vi får løst Øresundsproblemerne. Det tænker vi os gennemført enten for svensk regning eller finansieret igennem Scan Link, som der redegøres for i ministerens redegørelse.

Der har været nævnt 10 år og 8 år, så står den færdig. Vi vil sørge for, at det udvalgsarbejde, der skal foregå, kommer til at foregå hurtigst muligt, således at vi kan nedbringe renten mest muligt, og således at broen kommer til at stå færdig snarest muligt.

Nu skal der jo forhandles, og jeg har her gjort rede for de konservative tanker, men det er klart, at regeringen kom med et åbent oplæg til debat om en fast forbindelse over Store Bælt, og vi er rede til at forhandle om alle positive løsninger. Men der er visse ting, vi må tage i betragtning, og jeg har tidligere nævnt de psykologiske problemer.

Ellers synes vi at hele projektet er meget bærbart og meget økonomisk, og vi tror, det vil være med til at skabe en videre dynamik i samfundet, gavne erhvervslivet og samtidig være en løsning, der kan gavne privatbilismen.

Svend Erik Hovmand (V):

Må jeg først sige, at det altid har været afgørende for venstre dels at få indpasset en fast forbindelse i samfundsøkonomien på en sådan måde, at den økonomiske genopretning ikke forhindres, dels at sikre en mere ligelig udvikling, sådan at vi bevarer balancen på det trafikale Danmarkskort. Jeg kunne også sige det med andre ord: vi skal kunne magte opgaven økonomisk, og vi skal passe på, at en Storebæltsforbindelse ikke bliver en så kraftig magnet, at al trafik og udvikling samles omkring den.

Med den indstilling, som nu foreligger i form af regeringens redegørelse, er begge disse hovedsynspunkter tilgodeset. Hvad det økonomiske angår, står vi i dag i den situation, at der i folketinget er konstateret et flertal, der vil foretage en sammenlægning af færgerne i Halsskov-Knudshoved-linjen, og prisen herfor nærmer sig 4 mia kr. For disse penge får vi ganske vist en energibesparelse, og vi får hyppigere afgang, men vi får ingen fast forbindelse, og vi skal fortsætte med at udskifte nedslidte færger; blot frem til det tidspunkt, hvor en fast forbindelse vil være

15 år gammel, vil der være tale om, at vi skal bruge mellem 5 og 6 mia kr. på de sammenlagte overfarter.

En biltogsløsning vil kun koste ca. 1½ mia kr. mere og en egentlig bro omkring 5 mia kr. mere. Hertil kommer, at rentabiliteten af begge disse projekter er meget stor. Merprisen vil kunne tilbagebetales på blot 3–4 år for et biltog og 6–12 år for en bro.

I forhold til at investere op imod 4 mia kr. i de sammenlagte overfarter er det derfor efter venstres opfattelse bedre at investere i en fast forbindelse mellem landsdelene. Hertil kommer, at vægten i investeringerne først viser sig for alvor i slutningen af 1980'erne og begyndelsen af 1990'erne. På det tidspunkt er vi færdige med de store investeringer i naturgas og det planlagte bredbåndsnet, samtidig med at Danmarks økonomiske balanceproblemer – statsunderskuddet og underskuddet på betalingsbalancen – vil være ryddet af vejen med en videreførelse af firkloverregeringens genopretningsplan.

Men økonomi er ikke det eneste afgørende. Det er også vigtigt, at vi, som jeg nævnte før, ser på det, vi kunne kalde det trafikale Danmarkskort. Ingen kan for alvor mene, at det vil være ønskeligt at koncentrere al udvikling og trafik omkring en akse København–Hamburg. Skal vi have en Storebæltsløsning, må den planlægges og etableres med skyldig hensyntagen også til andre landsdele. Vi skal bevare balancen, således at flest muligt får gavn af en Storebæltsløsning. Venstre lægger i den forbindelse vægt på tre hovedområder i regeringens redegørelse.

For det første: en Storebæltsforbindelse skal betales af brugerne gennem takster, der svarer til det nuværende niveau. Hermed bliver det nemlig rentabelt fortsat at bevare færgeruter både nord og syd for Store Bælt, dvs. i Kattagat og fra Tårs til Spodsbjerg.

For det andet: motorvejsforbindelserne fra grænsen til Århus må føres videre til det nordjyske område og være klar til åbning samtidig med åbningen af en fast forbindelse.

For det tredje: Danmarksvejen fra Sverige til kontinentet over Sjælland og Lolland-Falster til Tyskland må styrkes, således at svenskerne ikke ser deres fordel i at udbygge den allerede meget betydelige færgetrafik fra Sverige til Tyskland uden om Danmark.

[Svend Erik Hovmand]

Tilbage er naturligvis det meget væsentlige spørgsmål, hvilken fast forbindelse vi i givet fald skal have. Dette har regeringspartierne lagt op til en åben drøftelse af, bl.a. under hensyn til de endnu ikke afklarede undersøgelser omkring miljøpåvirkningen af Østersøen.

Der er mange følelser i dette spørgsmål. Der er nogle, der ikke bryder sig om at skulle ned i et tunnelrør, selv om det med de lange dæmninger kun bliver 4 km langt og det derfor kun vil tage nogle få minutter at køre igennem, idet jeg går ud fra, at vi alle er enige om, at der fra Sprogø til Fyn skal være en lavbro.

Der er også nogle, som ikke bryder sig om at skulle køre på en betonbjælke næsten 100 m over vandet i al slags vejr og med vindafskærmninger, der hindrer et fornuftigt udsyn. Økonomisk set er den billigste løsning, hvis man ønsker en endelig løsning for både biler og tog, at man bygger i to etaper. Først en biltogstunnel, som kendes bl.a. fra alperne. Den vil have betalt sig selv i løbet af 4-5 år. Derefter bygger man endnu et tunnelrør eller en bilbro, som i et vist omfang kan finansieres af indtægterne fra en biltogstunnel. Resultatet bliver, at biler og tog kan køre hver for sig, og man får i realiteten to faste forbindelser for mindre, end hvad en total bro-løsning ville koste.

Det andet synspunkt er, at en bro for både biler og tog modsat vil have den fordel, at begge trafikarter med det samme får den fulde glæde af den faste forbindelse, og den vil i kommende generationer kunne stå som et smukt monument over dansk ingeniørarbejde.

Efter venstres opfattelse er det vigtigt, at vi sagligt får vurderet de uafklarede problemer omkring gennemstrømningsmuligheder, dæmningslængder osv., således at vi har et fornuftigt grundlag at træffe den endelige beslutning på. Venstre ønsker, at der sikres en høj grad af privat dansk deltagelse med oprettelsen af en fast forbindelse, og vi finder, at det som nævnt er vigtigt at få tilvejebragt et godt beslutningsgrundlag vedrørende de miljømæssige forhold, herunder havmiljøet. Dermed har vi imødekommet nogle af de synspunkter, som L 195 og B 129 er udtryk for, men give tilslutning til disse forslag kan vi ikke.

Tommy Dinesen (SF):

Hvis man skal starte med en konklusion, må det nok blive den, at der er ved at vise sig et flertal for en lavbro fra Fyn til Sprogø, men så skilles vandene også – hvis man kan bruge det udtryk.

Jeg må nok sige, at med de sidste redegørelser, der har været på området, og de mange indlæg, der har været fra forskellige mennesker forskellige steder, har man nok følt – det har jeg da – at man ligesom har stået udenfor og ikke har kunnet komme til med andre argumenter. Det har været forbavsende at se, hvorledes trafikministeren efter et møde på Bornholm har fået næsten samtlige fagblade i dette land til at skrive ganske ukritisk om de propagandaredegørelser – det har jeg kaldt dem før, og det vil jeg gerne stå ved – der nu er blevet lavet, og også de økonomiske beregninger, der ligger bag.

Ministeren og brotilhængerne bliver ved med at sige, at det koster 3-4 mia kr. med fortsat færgefart, altså en udbygning af færgefarten på Store Bælt, og det er jo ikke rigtigt. Det, der er vedtaget her i folketinget, er det, man kalder en første etape til 600 mill. kr., og der er ret langt op til 3,6 mia kr. i hvert fald. Man kan jo også godt sammenlægge færgefarterne og ombygge færgerne, så det bliver kombifærger, og man kan bibeholde heltimesdrift. Det kan man gøre for 1,6 mia kr. Derfor fatter jeg ikke, at man bliver ved med at fremføre tallet 3,6 mia kr., når det aldrig er blevet vedtaget. Men det er jo nok ønsketænkning, for det bliver brugt som en løftestang over for folk, således at de kan se, hvor billigt det er med en bro. Man gjorde det samme i den sidste redegørelse. Da tog man Kattegatruterne med i de økonomiske beregninger, og så var man oppe i noget med 7-8 mia kr.

Det viser alt sammen noget om den måde, man fører debat på i dette land, når man skal tage nogle store beslutninger. Jeg vil sammenligne det med et bluffnummer eller noget, der på det nærmeste ligner den voldtægt, vi var udsat for, da vi kom ind i EF i sin tid.

Jeg har her fra talerstolen spurgt: hvad med dem, der bliver arbejdsløse? Dette er samfundsøkonomi, bliver der sagt gang på gang af de mange økonomer, der er indblandet i det. Og når man hører ordet samfunds-

[Tommy Dinesen]

økonomi, skal vi alle sammen vise, hvor sociale vi er, så det er sikkert et meget godt ord. Men det er ikke samfundsøkonomi, at der bliver et sted mellem 6.000 og 10.000 arbejdsløse i dette land, og det koster årligt 1 mia kr. Ministeren siger i sin redegørelse, at der står i rapporterne, at man vil tjene på en Storebæltsbro eller en anden forbindelse. Så kan man sige, at 10.000 er højt sat. Jeg mener, at man godt kan komme derop.

Ministeren har været smart – der er ikke nogen af ordførerne, der har nævnt det endnu – og har gjort et stort stykke arbejde for at gøre alle tilfredse i dette land; der mangler kun cyklisterne, så vidt jeg kan se. De nordjyske og midtjyske borgmestre, der har været utilfredse, får en motorvej – det er 1 mia kr.

Hr. Gammelgaard fra de konservative har peget på, at man skal bevare nogle af Kattegatruterne; så kan man godt gå ind for en fast forbindelse over Store Bælt. Hvad er det noget med? Ja, i hvert fald Mols-linjen og Grenå-Hundreded-linjen skal inden for 5 år skifte 3 færger ud – hvis der bliver så mange – og det er noget med fra ¼ til en hel milliard kroner. De skal lægges oveni. Trafikministeren har også været så flink, da han var i Sverige, at love dem deroppe, at de får både en tunnel og en bro. Prisen herfor er 7 mia kr., og vi skal vel betale det halve.

Alt i alt kommer man meget tæt på de 20 mia kr., der skal bruges, og jeg synes, det er mærkeligt, at det er forbigået f.eks. den socialdemokratiske ordfører og andre. Det tager de bare som noget, der er givet. Samtidig har vi en regering, der fortæller den arbejdende del af Danmarks befolkning, at den skal spare, og at der ikke er råd til noget. Alligevel kan man altså godt bruge noget med 15–20 mia kr. til vejinvesteringer inden for de næste 10 år. Det synes jeg er ret fantastisk.

Jeg synes også, det er mærkeligt, at når økonomer – jeg ved ikke, hvem der har vedtaget den slags – skal vise, at den faste forbindelse er rentabel, siger de: der er nogle trafikantfordele, fordi folk ikke skal vente en halv time på at komme over med færgerne. De trafikantfordele giver det danske samfund mindst ½ mia kr. om året, og det uanset om det er hr. Jensen, der med sin personbil én gang om året skal over Store Bælt – han tjener noget med 20–30 kr. – eller det er en erhvervschauffør; han tjener noget med 76

kr. i timen. Man regner bare ud, at det er ½ mia kr. Det er penge, der aldrig kommer ind.

Jeg synes, det er mærkeligt, at økonomer kan bruge den model. Man mangler nogle penge ved et stort projekt, og så siger man bare: trafikantfordele giver nogle penge. Det er noget, der aldrig kommer ind eller kan mærkes på billetprisen eller mærkes i statskassen. Men det er noget, man kan bruge i argumentationen, og tilsyneladende er der ikke ret mange, der har regnet på det. De siger blot: nå ja, det er nok rigtigt. Når trafikministeren og samtlige fagblade, vognmændene og automobilruterne, FDM, og hvad ved jeg, skriver, at det er rigtigt, så er det nok rigtigt.

Jeg synes, det er mærkeligt, at når man prøver på at fremføre andre synspunkter, f.eks. i Danske Vognmænd, så får man indlæggene tilbage, fordi foreningen har vedtaget, at den går ind for en fast forbindelse over Store Bælt, og så vil den selvfølgelig ikke have indlæg, der går imod. Det viser lidt om den måde, der bliver diskuteret på.

Bornholm har også været omtalt. Jeg tror, det er venstre, der har sagt, at bornholmerne også skal tilgodeses, når nu man skal bruge en masse penge. Men der bliver jo også en masse færger i overskud, så de kan næsten få timedrift til Bornholm. Jeg ved ikke, om det er det, der er meningen.

Nogle af de andre ordførere har været inde på miljøet. Jeg synes, det er fantastisk, at selv om man har lavet undersøgelser i hundrede år, har man ikke lavet nogen ordentlige undersøgelser af miljøet i Østersøen. Man ved, at tunnel, lavbro, dæmning og også det, broen skal stå på, piller, vil forhindre den normale vandudskiftning i Østersøen fra Kattegat og Atlanterhavet. Jeg tror, at hvis ikke dette bliver ordentligt undersøgt, vil der på internationalt plan blive anlagt sager mod den danske stat.

Det er ikke, fordi vi går ind for nogen af disse ting, men hvis der er et flertal, der mener, at det tør tage ansvaret for en fast forbindelse, så må det undersøge disse ting helt til bunds.

En af de ting, der ikke har været undersøgt, men som burde undersøges – det er fremført af bl.a. Danmarks Naturfredningsforening så sent som i søndags – er en tunnel boret under havbunden. Den er ganske givet

[Tommy Dinesen]

dyrere, men det er dog gjort andre steder, f.eks. i Japan.

Det samme gør sig gældende, når man skal undersøge vandudskiftningen, og hvad den betyder for Østersøen. Man bør også undersøge, hvad en tunnel og en bro – hvis det er det, man vil have – betyder for Øresund, for der er jo forbindelse til Østersøen. Hvad betyder alle disse store projekter sammenlagt? Det mangler vi meget om. Det er ikke bare for i nogle år at forhindre, at man får en fast forbindelse. Det er også, fordi man bør gøre det nogenlunde ordentligt, hvis det skal være.

Den socialdemokratiske ordfører var inde på, hvor megen energi man kunne spare, hvis man gik bort fra færgefart. De beregninger, der foreligger med hensyn til energien, går ikke på den sammenlagte overfart, der er vedtaget her i folketinget. De går tværtimod på en videreførelse af det, vi har, nemlig adskilte overfarter på Halskov-Knudshoved og Korsør-Nyborg. Det synes jeg nok man burde tage med, når man laver den slags beregninger.

Der står i rapporterne gang på gang, at man regner med fra 25 til 30 pct. mere trafik på de danske landeveje. Derfor vil der ikke være nogen energibesparelse ved ikke at bruge færger. Tværtimod vil der komme flere biler på landevejene. Som jeg kunne forstå på hr. Svend Erik Hovmand, var det, Danmark skulle bruges til, en masse motorveje på kryds og tværs i hele landet, så tyskere og nordmænd og svenskere kunne komme fra det ene sted til det andet i Europa.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil gerne begynde med at konstatere, at det har vist sig ganske nyttigt, at vi har foretaget nogle fornyede undersøgelser omkring den faste forbindelse over Store Bælt. Trafikprognoserne i de seneste rapporter er blevet langt mere realistiske, end de tidligere har været, projekterne er blevet billigere, end de tidligere har været, og selv spørgsmålet om, hvorvidt man på en del af strækningen, altså Østerrenden, kan anlægge en tunnel, er nu noget, man diskuterer seriøst. Dette spørgsmål har man tidligere afvist blankt. Det er godt, at vi er nået dertil, og for så vidt kunne man sige: lad os prøve én gang til – måske kunne vi gøre det endnu bedre.

En ting mere, som også tidligere er blevet afvist, men som nu overvejes, er en etapedelt udbygning af den faste forbindelse. Tidligere ville man aldrig høre tale om det. Etapedelingen, som man nu diskuterer i rapporterne, består i, at man først anlægger en jernbanetunnel/vej kombineret med biltog og først senere anlægger en fast forbindelse for vejtrafikken.

Jeg mener, man burde være gået videre i disse overvejelser om etapeopdeling. Man kunne f.eks. have sagt: hvorfor ikke først føre jernbanerne ud til Knudshoved og Halskov, en slags første etape? Der er mulighed for en overgang at sejle mellem disse to punkter. Det er der påvist betydelige besparelser ved. Anden etape kunne være anlæggelse af jernbaneforbindelsen. Tredje etape kunne være supplerende af denne jernbaneforbindelse med biltog, og så kunne man eventuelt senere overveje at supplere anlægget yderligere med en vejforbindelse.

Jeg synes, man seriøst skulle have overvejet det, fordi man herved ville kunne løse et meget væsentligt problem, nemlig dette at vi i nogle få år får nogle meget store investeringskrav, sådan som projekterne nu er stillet op. Det ville være langt mere overkommeligt, hvis man ved en yderligere etapeopdeling kunne få et mere jævnt forløb af investeringer over en længere årrække.

Projekterne, som de er beskrevet, og som de er behandlet i de to rapporter 85-rapporten og Nyboe Andersen-rapporten, er hovedsagelig to: den store, kombinerede faste forbindelse og jernbaneprojektet kombineret med biltog. Der er en betydelig prismæssig forskel mellem disse to anlæg, men samfundsøkonomisk og driftsøkonomisk er det klart, at man ikke opnår nogen fordele ved at investere ekstra 4-5 mia kr. i det store projekt. Det opnår man intet ved. Derfor går jeg ud fra som en forudsætning, også efter at have hørt hr. J. K. Hansens indlæg, at dette projekt ikke realiseres.

Det radikale venstre må meget kraftigt advare imod en sådan rutten med pengene. Når det ikke kan påvises, at der er samfundsøkonomiske gevinster forbundet med at gå fra et projekt til 5 mia kr. til et projekt til små 10 mia kr., så er det at rutte med pengene. Det er klart, at vi som parti ikke for sjovs skyld har lagt ryg til en lang, lang række års økonomiske opstramninger for at få dette

[Bilgrav-Nielsen]

lands økonomi på fode for så bare at sætte os hen og se til, mens andre klatter forbedringerne væk. Det kan vi ikke acceptere. Så sætter man et politisk-økonomisk samarbejde på prøve.

Jeg mener i øvrigt, at det projekt, man har sammenlignet de faste forbindelser med, ikke er færdigbehandlet. Det forholder sig ikke sådan, at folketinget har besluttet, at sammenlagt færgefart, som det er forelagt i sin endelige udformning, skal gennemføres, som det er forelagt. Folketingets store flertal inklusive regeringspartierne, kun med modstand fra fremskridtspartiet, har stemt for første etape af sammenlagt færgefart, en etape, som kan stå alene, om man vil, en etape, om hvilken socialdemokratiets ordfører, hr. J. K. Hansen, ved behandlingen her i folketinget den 21. marts 1984 sagde følgende – jeg citerer fra Folketingstidende 1983-84, 2. samling, sp. 2655:

»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.«

Det var på et tidspunkt, hvor vi regnede med, at første etape ville koste godt 700 mill. kr. Nu ved vi, at det bliver godt 500 mill. kr. Det var på et tidspunkt, hvor vi vidste, at jernbaneudlægningen til Knudshoved formentlig ville være en tabt investering, den dag der kom en fast forbindelse. Nu ved vi fra 85-rapporten, at en linjeføring af vestbroen, som tager land på Fynssiden i Knudshoved, er at foretrække, og at den er 300 mill. kr. billigere end den nordlige. Altså: hvis der dengang, den 21. marts 1984, var grund til at sige, at første etape af sammenlagt færgefart skal fastholdes under alle omstændigheder, så er der endnu stærkere argumenter for at gøre det i dag.

Jeg udlægger hr. J. K. Hansens bemærkninger om dette spørgsmål i dag på den måde, at det fortsat er hr. J. K. Hansens opfattelse, at denne første etape skal realiseres. Hr. J. K. Hansen er ikke løbet fra sit tilsagn.

Så står tilbage at bede ministeren om uophørligt at fortsætte det arbejde, folketinget har pålagt ministeren at udføre ved lov om første etape af sammenlægning af færgefarten, ikke fordi det nu er vedtaget, men fordi det er en fornuftig og givtig beslutning. Bare der går 3 år med sejlads på denne kortere

strækning, er merinvesteringen tjent ind. Det er altså også en økonomisk fornuftig disposition.

Om de øvrige etaper i den sammenlagte færgefart, som vi endnu ikke har vurderet til bunds i folketinget, må vi sige, at Nyboe Andersen-rapporten her peger på, at der kan være grund til nye overvejelser om det videre forløb af dette projekt. Især sættes der spørgsmålstegn ved det fornuftige i at bygge disse kombifærger, som er den sidste og absolut tungeste del af sammenlagt færgefartprojektet.

Det radikale venstre mener, at vi i sommerens løb bør foretage en nyvurdering af disse sidste etaper af sammenlagt færgefart for at se, om det er muligt i højere grad at tilpasse dem til den udvikling, der har fundet sted, om der er en anden kombination, et andet tidsforløb at stille op. Så kan vi genoverveje, om de beregninger, man har udført på de faste forbindelser, nu også holder. Det er interessant, at det er de faste forbindelser, man har foretaget revurderinger af, ikke projektet sammenlagt færgefart.

Det, der står tilbage, er altså, at folketinget tilsyneladende nok en gang – jeg ved ikke for hvilken gang – beslutter sig for, at man vil bygge en fast forbindelse over Store Bælt. Deri er der ikke noget nyt. Vi har en lov fra 1973, som hviler på en sådan beslutning. Det interessante er, om folketingsflertallet nu er parat til at handle. Vi mener ikke, at tiden nu er inde til, at man beslutter sig for at anlægge en fast forbindelse.

Vi vil opfordre til, at man ikke nu indskiber sig i beslutninger om et sådant anlæg, uden at det gøres i nøje sammenhæng med de overvejelser, som folketinget er nødt til løbende at gøre sig om samfundsøkonomien. En debat, en videre forhandling om tekniske løsninger for en fast forbindelse over Store Bælt kan ikke gennemføres løsevet fra folketingets pligt til at føre finanspolitik her i landet.

Jeg går ud fra, at der hverken i det, ministeren siger i sin redegørelse, eller i det, hr. J. K. Hansen sagde for lidt siden, ligger et forsøg på at koble dele af folketinget ud af diskussionen om, hvilket anlæg man skal bygge, og hvornår man skal bygge et sådant anlæg over Store Bælt.

Nør Christensen (CD):

[Nør Christensen]

Den 14. februar 1985 modtog vi i udvalget om offentlige arbejder tre rapporter om Storebæltsbroen. Det drejer sig om 85-rapporten om Store Bælt, der er udarbejdet af en embedsmandsgruppe i ministeriet for offentlige arbejder. Denne rapport indeholder hovedsagelig en samfundsøkonomisk vurdering af de enkelte projekter, hvor merinvesteringerne ved en fast forbindelse holdes op imod besparelserne ved færgedrift og trafikantfordele. Dertil knytter sig rapporten »Fast forbindelse over Store Bælt«, (Teknikergruppen 1983-84), hvor forskellige muligheder for en fast forbindelse er teknisk vurderet og prisat. Den sidste rapport er udarbejdet af professor P. Nyboe Andersen m.fl. og omhandler ejerforhold, beskæftigelse, rentabilitet m.v. Ud over disse tre rapporter offentliggjorde ministeren for offentlige arbejder den 17. april i år en redegørelse til folketinget om en fast forbindelse over Store Bælt.

Trafikken mellem Øst- og Vestdanmark betjenes i dag af en række færgeruter. Gennem Kattegat og Store Bælt passerer der i snit ca. 8.700 biler i døgnet. Dertil kommer banetrafik og for den sags skyld flytrafikken. Over Storstrømmen mellem Sjælland og Lolland-Falster passerer 14.500 biler og over Lille Bælt næsten 23.000 biler i døgnet. Selv om overfarten på disse to bæltter er gratis, vil en fast forbindelse over Store Bælt forøge den hurtige og lette adgang for trafikken. Vurderingen af en fast forbindelse sker ved at sammenholde dens anlægs- og driftsomkostninger samt øvrige konsekvenser med de tilsvarende omkostninger og konsekvenser, der kan påregnes, hvis man fortsætter med færgedrift.

En fast Storebæltsforbindelses virkninger er ikke begrænset til Store Bælt alene. Det er derfor nødvendigt at inddrage virkningerne for både flytrafikken og de øvrige færgeruter i vurderingerne. Ja men ved vi overhovedet noget om, hvordan persontrafikken vil udvikle sig? Man regner med, at persontrafikken vil vokse med 15 pct. frem til 1995 ved fortsat færgedrift og med 36 pct., såfremt vi laver en fast forbindelse over Store Bælt. Vurderingen af rentabiliteten er dog foretaget ud fra den forsigtige antagelse, at der ingen udvikling i persontrafikken bliver bortset fra et trafikspring på knap 20 pct. ved forbindelsens åbning. Ved en fast forbindelse er der regnet med et trafikspring for lastbiltrafikken

på knap 10 pct. For perioden ud over 1995 er der forsigtigvis ikke antaget nogen trafikvækst.

Investeringerne i en fast forbindelse kan ikke ses isoleret, men bør sammenholdes med de investeringer, der skulle være afholdt til færger og færgelejer. Alene for Store Bælt skal der frem til det tidspunkt, hvor en fast forbindelse er 15 år gammel, i givet fald investeres ca. 3,6 mia kr., og også herefter skal der investeres i færger m.v. På Kattegat skal der ligeledes investeres i flere færger, hvis der ikke er en fast Storebæltsforbindelse, end hvis der er en sådan forbindelse.

Hvem får så glæde af en Storebæltsbro? Her må svaret blive, at det gør især de mennesker og virksomheder, der i dag krydser Store Bælt: trafikken mellem hovedstadsområdet og det øvrige Sjælland på den ene side og Fyn og Midt- og Sønderjylland på den anden side. Vi må i denne forbindelse ikke glemme mennesker og virksomheder i Midtjylland og Nordjylland. Her må vi samtidig med en fast Storebæltsforbindelse se at få udbygget motorvejsnettet, således at det bliver betydelig nemmere for disse mennesker at benytte broen.

Jeg vil her nævne en artikel i Handel nr. 5, 3. april 1985, hvoraf det fremgår, at Grosserer-Societetet netop har gennemført en medlemsundersøgelse af engros-handelens besparelser ved etablering af en fast forbindelse her. Der vil være store besparelser. For engrosvirksomhederne øst for Store Bælt regnes der gennemsnitligt med 86.000 kr. På Fyn og i Syd- og Midtjylland sparer virksomhederne i snit 77.000 kr., mens den gennemsnitlige besparelse for Nordjyllands vedkommende kun andrager ca. 17.000 kr. Det er noget, vi skal lægge mærke til og se, i det omfang det er muligt, at tage højde for.

Det er derfor med glæde, jeg har bemærket, at ministeren i sin redegørelse af 17. april 1985 skriver – sp. 8906:

»... idet der på det seneste motorvejsprogram er afsat 800 mill. kr. til den nordjyske motorvej og motortrafikvejen mellem Handed og Årestrup. Dette arbejde vil foregå samtidig med opførelsen af en fast forbindelse og påvirkes ikke økonomisk af denne.«

Det synes jeg bestemt er tilfredsstillende oplysninger.

En anden ting, der glæder mig meget, er, at ministeren også tænker på Sveriges og

[Nør Christensen]

Tysklands forbindelser. Det er nemlig ikke nok bare med en fast forbindelse over Store Bælt. Storebæltforbindelsen skal vi have bygget først, men der er jo ingen, der siger, at vi ikke også kan påbegynde forbindelsen til Sverige og Tyskland. Danmark vil økonomisk få andel i langt flere markeder. Vi bliver nemlig et interessant land, man hurtigt kan komme til.

I CD ser vi frem til den handlingsplan, som ministeren vil lade udarbejde for de første statslige trafikinvesteringer i den næste halve snes år.

Etableringen af en fast forbindelse vil påvirke beskæftigelsen. Den direkte arbejdsindsats ved at bygge en bro for vej- og banetrafikken vil svare til 22.000 mandår. I de år, hvor aktiviteten er størst, vil ca. 5.000 mand være beskæftiget hos leverandører af materialer m.v., og der vil ligeledes blive øget beskæftigelse.

Når den faste forbindelse til sin tid står færdig, frigives godt nok ca. 1.500 personer på arbejdsmarkedet, men den faste forbindelse vil, som alle ved, skabe konkurrencedygtighed, aktivitet og dermed ny beskæftigelse for adskillige af de 1.500 personer, altså en meget ønskværdig udvikling.

De firmaer og underleverandører, som bliver leverandører til den faste forbindelse over Store Bælt, vil høste så stor viden og ekspertise, at vi kan blive eksportleverandører af denne viden.

Når alt dette er sagt, kommer vi til spørgsmålet: hvilken model skal vi have? Hvilken model ønsker vi til den faste forbindelse over Store Bælt? Der har været nævnt biltogsløsningen. Den skiller sig klart ud som det mest rentable projekt. Biltogsløsningen er dog en midlertidig løsning, som ikke tilbyder vejtrafikken en lige så høj service som den ligeledes meget rentable broforbindelse for vej- og banetrafikken. Banetunnelen giver en højere forrentning af den enkelte investerede krone end vej- og banetrafikbroen. Absolut set er de samlede fordele for samfundet imidlertid større for vej- og banebroen end for en banetunnel. En bro alene for vejtrafik ses at have en nogenlunde acceptabel rentabilitet. Rentabiliteten af de øvrige projekter er væsentlig bedre og indicerer, at der er tale om samfundsmæssigt særdeles værdifulde projekter.

Rentabiliteten er så god, at alene driftsbesparelserne ved færgefarten, det vil sige uden

hensyn til trafikfordelene, kan inddække merinvesteringerne inden for en periode på ca. 20 år. For alle forbindelser, måske undtagen vejbroen ved lav trafikvækst, ses det, at samfundet i løbet af en kortere årrække vil få flere fordele ved etableringen af en fast forbindelse, altså ressourceindsatsen ved en fast forbindelse.

For os i CD er det noget nær komisk at stille et selvkørende køretøj oven på et andet. En biltogsløsning er højst en halv løsning, og det er derfor ikke den, vi foretrækker som nummer et. Den individuelle trafik kontra den kollektive trafik: lad det blive valgfrit for borgerne. Vi skal kort og godt have den bedste løsning. Dermed er ikke sagt, at vi ikke skal kigge på prisen. Det skal være en løsning, der giver den bedste service og den største tilfredshed hos først og fremmest den danske befolkning.

Der har været mange overskrifter i dagspressen i den senere tid om den faste forbindelse, interessen har været utrolig stor. F.eks. udtalte venstres hr. Svend Heiselberg 18. april 1985, at han naturligvis er loyal over for regeringsbeslutningen, men at han alligevel gerne ser en nyvurdering af færgesammenlægningsplanerne. Hr. Svend Heiselberg beskæftiger sig også med spørgsmålet, om vi har råd til naturgasprojekt, hybridnet og Storebæltforbindelse på én gang.

Hertil er mit svar: lad os tage naturgasprojektet for sig og hybridnettet for sig og Store Bælt for sig. Så finder vi sikkert bedre ud af det. Vi er enige i, at det koster mange penge, men vi må også stille os selv det spørgsmål, når vi har det hele, om vi i det hele taget har råd til at lade være. Vi er nødt til at sætte disse projekter i gang, ellers ender lille Danmark med at blive sidste mand på rangstigen. Det kan ikke være det, der er meningen med det hele.

Jeg kan se, at min taletid er udløbet. Jeg skal afslutningsvis sige, at Danmark er et lille land. Danmark bliver ikke noget større land. Vi mener i CD, at vi godt kan være bekendt at gøre Danmark mindre: byg den bro, og gør det nu!

For så vidt angår lovforslag nr. L 195 og beslutningsforslag nr. B 129 kan vi ikke medvirke.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

[Elisabeth Bruun Olesen]

Mangt og meget er undersøgt i forbindelse med den faste forbindelse over Store Bælt. Der er lavet trafikprognoser og beregninger over energibesparelserne ved at udskifte færgerne med en fast forbindelse, der er lavet økonomiske kalkuler, der er diskuteret udenlandsk eller indenlandsk finansiering og påvirkningen af det danske kapitalmarked. Konklusionerne har været, at det var samfundsmæssigt rentabelt og nyttigt med en sådan forbindelse.

Det er imidlertid betegnende, at der mangler en bestemt type undersøgelser: miljøproblemerne er ikke blevet undersøgt med samme ildhu. I ministerens redegørelse har miljøproblemerne fået cirka en halv side.

Ministeren erkender, at der kan forventes ændringer af saltholdigheden, og at en fast forbindelse vil reducere vandudskiftningen i Østersøen og dermed påvirke vandmiljøet i Østersøen. Miljøstyrelsens direktør, fhv. trafikminister Jens Kampmann, har gjort trafikministeriet opmærksom på, at selv med en ren pillebro viser beregninger, at bropillerne ensidigt vil påvirke miljøet i Østersøen i negativ retning. Og forstanderen for miljøstyrelsens havforureningslaboratorium, Arne Nielsen, har sagt, at dæmninger kan medføre en nedgang i torskefiskeriet i Østersøen på i hvert fald 100.000 t om året.

Ministeren for offentlige arbejder vil først søge finansudvalget om penge til undersøgelse af de miljømæssige konsekvenser, når der har manifesteret sig et flertal for en fast forbindelse. Det er efter VS' mening den omvendte verden. Man må dog først kende alle forudsætningerne, også de miljømæssige, før man tager en beslutning. Og for os er det vigtigt, at miljøhensynet sættes helt i centrum.

Der er en anden mulighed, som aldrig er blevet grundigt undersøgt, nemlig en boret tunnel under Store Bælt. Der er ret meget, der tyder på, at en boret tunnel under Store Bælt er nødvendig, hvis man skal undgå økologiske tragedier som følge af en fast forbindelse.

Ministeren fastslår kort og klart i sin redegørelse, at de regioner, der får størst fordel af en Storebæltsforbindelse, er dem, der allerede i dag benytter Store Bælt mest, nemlig hovedstadsområdet og det øvrige Sjælland på den ene side og Fyn, Midt- og Sønderjylland på den anden side. Det vil sige, at der sker

en regional skævvridning, hvor den del af Jylland, der ligger lidt nord for Århusområdet, bliver forfordelt, og det er selvfølgelig også politisk uforvarsligt.

En fast forbindelse vil næsten uundgåeligt bevirke, at de fleste af Kattegatruterne forsvinder, og at stort set al trafik vil gå over Store Bælt, hvilket vil fordyre transporten til og fra Nordjylland i forhold til det øvrige land. Vender vi blikket mod Lolland-Falster, fremgår det af rapporterne, at færgeruten mellem Spodsbjerg og Tårs nok heller ikke vil kunne bevares, med de skadevirkninger, dette har for Lolland-Falsterområdet. Korsør-Lohals-ruten vil også blive berørt og gå en usikker fremtid i møde i tilfælde af etablering af en fast forbindelse.

VS ønsker en trafikpolitik, der fremmer den kollektive trafik mest muligt på bekostning af den private trafik. Vi ved, at den kollektive trafik i dag er utrolig dårligt udbygget mange steder, især i landdistrikterne og i mange provinsbyer, og vi ved, at det mange steder er en nødvendighed for folk at have en bil for at kunne komme på arbejde. Vi erkender, at der er en sandhed bag den graffiti, der siger: »Livet er for kort til kollektiv trafik«, men vi ønsker altså en udvikling, der giver den kollektive trafik bedre vilkår, så vi kan vende det billede, at togtrafikken i dag kun tegner sig for 8,8 pct. af persontransporten. Det vil sige, at den kollektive trafik skal være så god som muligt, så hurtig og effektiv som muligt og så udbygget som muligt. Vi ønsker også en udvikling, der får godstransporten op på togene, både af energimæssige og af miljømæssige grunde.

Det vil sige, at vi under alle omstændigheder går 100 pct. imod en bro over Store Bælt, som i ekstrem grad vil favorisere bilerne på bekostning af den kollektive trafik.

Broløsningen er endvidere ca. 4 mia kr. dyrere end en jernbaneløsning med biltog og ca. 5 mia kr. dyrere end en ren jernbaneløsning. Det er helt skudt igennem hovedet at betale alle de penge for en bro, når man kan få fuldkommen det samme resultat med en tunnel. Det er, som det er blevet sagt før, at ødsle med pengene.

Jeg vil gerne sige til de konservatives ordfører, hr. Ikast, at man virkelig er ude på gyngende grund, når ens argumentation for en bro er, at folk skulle være bange for at køre i en tunnel. Det er der 8-10 pct. der

[Elisabeth Bruun Olesen]

skulle være bange for. Hvis man virkelig bekymrede sig så meget for de 8–10 pct., kunne man jo opretholde nogle færgeforbindelser, så de 8–10 pct., der var bange, kunne tage færgerne. I øvrigt kører folk allerede i dag faktisk under jorden fra Vesterport til Nørreport i København, så de folk, der kører dér, har da overvundet den angst. De konservative synes jeg må finde nogle væsentlig bedre argumenter for en bro, når den psykologiske mekanisme hos folk lige pludselig er hovedargumentet for den.

En af måderne at forbedre den kollektive trafik og overfarten over Store Bælt på kunne være at udbygge færgerne og togene, så lokomotiverne kunne køre med om bord. Det ville spare tid. Samtidig kunne man forbedre accelerationen og bremsesystemet, så togene kunne køre hurtigere.

Disse tre ting ville under ét, bedømt af DSB selv, betyde en tidsbesparelse på Århus–København-turen på 5 kvarter og 7 kvarter på turen fra Ålborg til København. Dette ville som en enkeltstående foranstaltning forbedre den kollektive trafik tidsmæssigt ganske betydeligt, og hvis man kombinere det med en tunnel, ville det selvfølgelig tidsmæssigt forbedre trafikken endnu mere. Det sidste er dog under den absolutte forudsætning, at de miljømæssige og regionale konsekvenser er løst.

Inger Stilling Pedersen (KrF):

Kristeligt folkeparti vil gerne starte med at takke ministeren for den fyldige redegørelse. Der står jo så mange ting i den, så det skal jeg ikke bruge tid på at fremhæve.

Det er interessant at se på, at en fast forbindelse over Store Bælt siden 1930erne har været debatteret her i folketingset og i befolkningen. Nu er vi altså kommet til 1985 og debatterer atter en fast forbindelse. Der er nok mange, der tænker: nu igen – skal det være alvor denne gang, eller skal det bare være snak?

Et flertal i kristeligt folkeparti mener, at der længe nok har været snakket om en fast forbindelse over Store Bælt. Nu er det vigtigt, at man begynder at realisere den. Men vi vil gerne samtidig understrege, at det er vigtigt at se på Danmark som en helhed. Det kan ikke nytte, at vi bare laver en fast forbindelse og så glemmer de øvrige områder.

Det er vigtigt, at vi samtidig ser på det område, der er nævnt indtil flere gange, Midt- og Nordjylland, og på andre områder, der kan føle, at de bliver ladet i stikken her.

Derfor er vi glade for, at redegørelsen fremhæver, at man planlægger at udbygge motorvejsnettet og motortrafikvejsnettet, men vi ser også meget gerne, at man får det nordjyske – altså strækningen fra Ålborg til Frederikshavn – med ind i billedet, sådan at vi kan være sikre på, at der er gode vejforhold her.

Vi insisterer naturligvis også på, at der opretholdes en Kattegatforbindelse. Der er også nogle, der mener, at en rute Ålborg–København ville være en vældig god ting at få ind; så kunne nordjyderne bruge den, og mange kunne måske synes, det var en god ting.

Vi er i hvert fald enige i, at vi skal i gang med at vælge. Og hvad skal man så vælge? Der er i hvert fald én ting, som jeg ikke kan medvirke til, og som jeg tror et flertal nok også vil være imod, og det er dette at sætte bilerne op på et tog igennem en tunnel. Jeg kan ikke se, at det er bedre end at sejle. Så foretrækker jeg færgerne, og at vi sejler som i dag. Der bliver ikke ret stor forskel: man skal holde, og man skal vente, og der går tid med det. Jeg håber derfor, at vi i forhandlingerne kan nå frem til, at det, vi helst ser, er en broforbindelse.

Nu er cyklister blevet nævnt, og vi vil da også gerne fremhæve cyklisterne. Vi mener også, der på en broforbindelse må være mulighed for at få sin cykel med, og at man måske kan gøre ophold undervejs o.lign. Vi håber, at disse ting må indgå i drøftelserne.

Miljøet er blevet nævnt. Det er da klart, at miljøforholdene skal med ind i billedet, og derfor må en løsning ikke bare afhænge af økonomi, men naturligvis også af miljøet. Her kan jeg nævne SFs forslag om undersøgelser, og jeg mener, at det udmærket kan indgå i de drøftelser, som ministeren har lagt op til, at vi får alle de undersøgelser, der er nødvendige.

Hvordan man skaffer penge? Jeg kan afvise fremskridtspartiets forslag om, at det skal være gennem privatfinansiering. Jeg mener, at ministeren i redegørelsen har gjort godt rede for fordele og ulemper og for, at en ren privatfinansiering måske ikke er så fordelagtig, men godt kan indgå.

[Inger Stilling Pedersen]

Beskæftigelsen spiller også en rolle. Vi ved, at der bliver meget beskæftigelse i det øjeblik, man skal bygge broen. Men hvad bagefter? Det er klart, at vi ikke kan sige det præcist, men har en formodning om, at broen også ville kunne give øget beskæftigelse til de byer, der bliver ramt på denne måde.

Øresundsforbindelsen er også nævnt; den hænger også sammen med det hele Danmark.

Der er en del, som er stærke modstandere af bro eller fast forbindelse. Jeg er i hvert fald helt overbevist om, at en fast forbindelse vil binde Danmark sammen. Når man er i Jylland og skal til Fyn, spekulerer man ikke over det; om man skal til Kolding eller Odense kan være lige meget, men skal man til Sjælland, så er det noget helt andet. Så er det en anden verden, man skal til, og omvendt. Når man laver landsmødeprogram o.lign., ved man, at man skal regne med, at hvis det er i Jylland, kommer hovedparten derfra, og er det på Sjælland, er hovedparten herfra.

Derfor ser vi gerne, at man arbejder for, at Danmark kommer til at hænge sammen, og vi tror, det kan blive en god investering. Vi ved, at vi ellers skal sætte ind med andre investeringer, så vi er i kristeligt folkeparti meget åbne over for de drøftelser, der skal foregå nu, og håber, at vi kan finde et godt resultat til gavn for vort land.

Dohrmann (FP):

Selv om det jo ikke er første gang, vi drøfter en eventuel fast forbindelse over Store Bælt, byder vi naturligvis ministerens redegørelse velkommen.

Der skal ikke herske tvivl om, at fremskridtspartiet mener, at den faste forbindelse over Store Bælt burde have været etableret for mange år siden. Det er uheldigt, at Danmark er delt på midten, som forholdet er i dag. Ud over alle de gener, det medfører for rejsende, bevirker den nuværende færgefart også, at de varer, der nødvendigvis skal transporteres over Bæltet, bliver alt for dyre. En fast forbindelse over Store Bælt vil derfor være en stor fordel ikke alene for erhvervslivet, men også for forbrugerne, derved at varepriserne naturligvis bliver billigere, fordi vi ved, at enhver omkostning automatisk bliver lagt over på varens pris.

Uden en fast forbindelse vil Danmark blive endnu mere skævt, end det er for øjeblikket, og jeg tænker her på den erhvervsmæssige side af sagen. Det er ikke tilfældigt, at de store erhvervsinvesteringer og dermed arbejdspladser er kommet vest for Store Bælt. Det er simpelt hen, fordi de, der investerer i den slags ting – og det skal vi da være glade for – naturligvis ikke etablerer sig her i Københavnsområdet, fordi det er forbundet med meget store vanskeligheder at passere Store Bælt. Det er en af grundene til, at Københavnsområdet faktisk er på vej til at blive et egnsudviklingsområde. Arbejdsløsheden inden for produktionen er jo rekordhøj i Københavnsområdet, og det hænger naturligvis sammen med placeringen. Også her vil en fast forbindelse selvfølgelig virke positivt.

Jeg forstår udmærket, at den store milliardinvestering ikke blev påbegyndt, dengang vi havde højkonjunktur og dermed fuld beskæftigelse. I dag er situationen en helt anden. Vi har næsten 300.000 arbejdsløse, og heriblandt er der mange håndværkere. Det ville da være yderst fornuftigt i stedet for blot at udbetale arbejdsløshedsunderstøttelse at få disse håndværkere sat i gang med noget meningsfyldt arbejde, og intet kunne vel være mere meningsfyldt end at binde Danmark sammen.

Uanset hvor varme tilhængere vi er af en sådan forbindelse, er der dog et par punkter, som eventuelt kan bevirke, at vi i givet fald kommer til at stemme imod. Det ene vil være, hvis regeringspartierne indgår en aftale med socialdemokraterne om at etablere en såkaldt jernbaneforbindelse, altså en forbindelse, som kun DSB kan benytte. Hvis det bliver resultatet af de forhandlinger, jeg kan forstå der bliver lagt op til – hvilket jeg naturligvis ikke håber – skal der ikke herske tvivl om, at fremskridtspartiet vil stemme imod. Det vil være en af de største skandaler, vi hidtil har oplevet, hvis der bliver indgået en aftale i den retning. Så kan man kalde det 1. etape, eller man kan kalde det 2. etape; man kan kalde det, hvad man vil. Bliver der etableret en jernbaneforbindelse, vil jeg vædde meget på, at så ser vi aldrig andet. DSBs monopol vil blive fuldkomment, og det kan ikke være i nogens interesse. Derfor vil jeg sige som ordføreren for kristeligt folkeparti, at den løsning skal man i hvert fald

[Dohrmann]

ikke vælge. Så skal vi fortsat sejle med færgerne.

Der er også en anden ting, der kan bevirke, at vi eventuelt stemmer imod. Det er finansieringen. Men her skal jeg henvise til næste punkt på dagsordenen, hvor vi mener, at statskassen ikke har råd til at gå ind i den store investering, og at man bør benytte muligheden for en privat finansiering.

Maisted (FD):

Som mange ordførere har sagt: sådan en bro skulle vi have haft for mange år siden. Jeg håber, at ministeren for offentlige arbejder får held til at få igangsat arbejdet, og jeg vil da være den første til at lykønske ham, hvis det skulle lykkes. (*Afbrydelse*). Undskyld, jeg bliver kun nummer to, der får lov til at lykønske ministeren, hvis det lykkes.

Men sagen er jo ganske indlysende. Hvorfor i alverden bygger man broer rundt omkring i verden? Ja, det er jo for at fremme trafikken imellem landsdele, for at gøre det hurtigst at komme frem. Enhver ved, at tid koster penge, og derfor er det også indlysende, at erhvervslivet har meget nemt ved at komme frem med nogle beregninger, der viser, at det er klart, at man bør forbinde Sjælland med Fyn og Fyn med Jylland, og at man derved vil opnå ganske betydelige økonomiske gevinster. Man får en dynamik i samfundet, man får skabt flere arbejdspladser, og man kan selvfølgelig lige så godt lægge disse arbejdspladser i Korsør og i Nyborg. Jeg kan slet ikke forstå, at disse to byer skulle være en særlig frygt for at blive udsat for arbejdsløshed fremfor andre.

Med hensyn til SFs mærkværdige bagstræveriske indstilling ville jeg foreslå ministeren at tildele dem en licens, så de kunne bygge en færgekro både ved Nyborg og ved Korsør. Så kunne de have ventepladser, og de kunne holde duer og måger, og hvad de nu har lyst til, og så kunne folk sidde og hygge sig dér en halv eller en hel time, før de kørte videre. Det er jo det rene sludder, at det skulle være et argument, at folk synes, det er så evig dejligt at få lov at holde en time eller to og vente på at kunne komme med en færge og så få lov til at give mågerne mad på færgen og betale skyhøje priser på grund af de omkostninger, der er ved en sådan transport.

Det radikale venstres bagstræveriske holdning svarer præcis til, at de heller ikke vil have reklame-TV i Danmarks Radio og TV. Det er den samme holdning, der går igen hos disse to partier.

Så kan jeg bedre forstå VS, der siger: vi ønsker ikke bilisme, vi ønsker at fremme den offentlige trafik. Uanset hvad det koster samfundet, skal alle jages op i tog og busser, og hvad de ellers nu kan finde på. De kan køre tomme halvdelen af dagen osv., det betyder ikke noget, skatteyderne kommer til at betale den spøg. De er simpelt hen modstandere af, at vi har et dynamisk samfund, at vi har fået noget til at fungere, og at vi altså kan bevæge os hurtigt mellem to punkter og dermed forøge indtjeningen i det danske samfund.

Som sagt mener jeg, at der er fremført så mange gode argumenter for, at vi skal have den bro. Det eneste, jeg ville ønske man kunne overbevise ministeren og regeringen om, er, at den selvfølgelig skal være privatfinansieret, og at man laver nogle udbudspilleregler, hvor man tilkendegiver, hvordan man ønsker at den faste forbindelse skal udføres: man skal selvfølgelig have fri bilisme, og så kan togene køre frit. Dette med at blande de to ting sammen mener jeg er en forestilling, som vil modvirke det dynamiske i ideen med at forbinde to landsdele. Men man skal altså få privat kapital til at finansiere foretagendet. Uanset om det totalt vil betyde det samme med hensyn til betalingsbalancen, er fordelen indlysende: at trykket på betalingsbalancen bliver strakt over en årrække i takt med de penge, der går ud af landet, som man betaler i broafgifter. Men det er den pris, man må betale for at få et sådant projekt op at stå.

Alt i alt er det en enorm fordel for det danske samfund, og jeg ønsker ministeren alt held til at få gennemført dette projekt.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Trafik er noget, der haster. Det allerøverste bud for trafik, transport, samfærdsel er naturligvis sikkerheden, sikkerheden for liv og lemmer og for materiel. Det er en selvfølge. Det står som overskrift over det hele. Men dernæst må det første bud være, at trafik – altså i betydningen transport – haster. Man begiver sig jo ikke hjemmefra for at

[Ministeren for offentlige arbejder]

være undervejs, man begiver sig hjemmefra for at komme frem til målet. Enten det er som led i ens arbejde og øvrige virksomhed, eller det er inden for privatlivet – ferier eller sammenkomster – skal rejsetiden nedskæres til det absolut mindste minimum, for at man til gengæld opnår så lang tilstedeværelse ved målet, respektive kommer så hurtigt hjem til sit udgangspunkt, sin rede, igen.

Dette gælder, når det er mennesker, der skal bevæge sig fra det ene punkt til det andet. Det gælder også, når det er gods og varer. Det har nogle ordførere været inde på. Tid er penge, og transportomkostningerne er ikke uvæsentlige dele af varens pris til forbrugerne. Hvis denne påstand er korrekt, er det naturligvis af allerstørste vigtighed for Danmark endelig at løse problemet med den forsinkelse i transporten, som forceringen af Store Bælt nu så længe har udgjort for os.

Dette er regeringens udgangspunkt for den redegørelse, som her foreligger. I debatten har der været talt meget ikke blot i dag, men også i aviserne i de senere uger og måneder om, hvordan den faste forbindelse så skal udformes, og man fikserer på to udtryk: bro og tunnel. Jeg mener, at det måske er en skævvridning af debatten. Det, vi måske er uenige om – nogle endnu, men ikke mere, end at vi nok skal blive enige – er spørgsmålet, om det udelukkende skal være til skinner, altså en biltogsløsning, eller om bilerne skal være selvkørende over Store Bælt.

Da jeg var barn, hed det jo endnu automobil, altså noget, der kan bevæge sig selv, og jeg skal vedstå, at trods den absolutte åbenhed, der er regeringens og naturligvis derfor også min, er der for mig noget småkomisk i at stille det ene selvkørende transportmiddel oven på det andet. Det er sådan set det, vi gør med færgerne, og det er altså det, vi også vil fortsætte med at gøre, hvis det bliver biltogsløsningen, som dog naturligvis ligger inden for mulighedernes rækkevidde. Det, vi skal afgøre med hinanden, er: ønsker vi, at bilerne selv skal køre over? Først i anden omgang skal vi diskutere, hvilken teknik der så er bedst for den af de to løsninger, vi så vælger, om det så er en tunnelteknik på Østerrenden, eller om det er en broteknik.

Dette får mig så også til at sige nogle ord om, hvordan jeg ser bilismens udvikling her i landet. Nu er jo alle fremtidssyner behæftet med masser af fejl, og prognoser holder som

regel ikke stik, men jeg vil godt give mit bud på det. Der er nogle, der tror, at bilismen har toppet, og at bilerne antal er kommet op til det absolutte maksimum. Jeg hører ikke til dem, der mener dette. Jeg tror, en række ting i løbet af de næste 5-10-15 år vil bevirke, at det antal husstande i Danmark, der i dag har daglig rådighed over egen bil – det er ca. 60 pct. af husstandene – vil blive forøget, måske endda med hele 20 pct., altså til op i nærheden af 70-75 pct. Jeg tror, at bl.a. følgende faktorer vil bidrage dertil.

Vi vil få den absolut rene benzin, således at den modstand, som i en vis udstrækning har været forståelig, imod bilismen på grund af dens forurenende biegenheder helt vil forsvinde. Den er godt på vej til det.

Dernæst vil vi få biler, der kan køre billigere, fordi de vil være mindre energiforbrugende. Det vil gøre bilismen billigere og dermed mere attraktiv for flere.

Ved et besøg i USA, hvor jeg mødte den føderale viceminister for transport i De Forenede Stater, fik jeg den opfattelse bestyret, at elbilen vil blive en realitet endnu i løbet af dette århundrede, altså omkring ved den tid, hvor en fast forbindelse kan være færdig, eller i årene umiddelbart derefter.

Endelig skal jeg som en bilfremmende omstændighed nævne, at fritiden vil blive større. Arbejdstiden vil klart gå ned, og dette har erfaringsmæssigt altid ført til mere transport, mere lyst til samkvem, og også dette trækker altså i samme retning. Derfor skal man have disse ting for øje, når man skal afgøre det, vi nu skal til i løbet af sommeren, i løbet af dette år. Her går vi i kast med en opgave, hvis færdiggørelse ligger ca. 8 år frem i tiden, og den skal i hvert fald være forberedt for en årrække også efter ibrugtagningen, ellers bliver det jo en lille smule komisk.

Jeg tror, vi skal have disse ting i erindring, når vi giver os i kast med den meget afgørende forudsætning for at gøre anlægsloven færdig, nemlig spørgsmålet, om det også skal være for vejbaner, for gummihjul.

Jeg skal så give mig til at besvare en del af ordførerindlæggene, så godt jeg kan nå det inden for den tid, forretningsordenen hjemler mig, og jeg beder om undskyldning over for de ordførere, der ikke i første runde vil få, hvad de måske synes er tilstrækkeligt svar.

Allerede ved at opholde mig ved hr. J. K. Hansens indlæg kan jeg stort set besvare

[Ministeren for offentlige arbejder]

mange af de emner, der har været gennemgående. Jeg har naturligvis hæftet mig ved, at socialdemokratiet i dag har meldt ud, at der er stor økonomisk fordel ved anlæggelse af den faste forbindelse over Store Bælt, og at socialdemokratiet ønsker dette anlæg nu. Sådan faldt ordene. Jeg tror, at hr. Ikast senere sagde: her og nu, men det er vel nogenlunde det samme. Dét og nu, altså ved Store Bælt. Vi er enige.

Hr. J. K. Hansen ønskede drøftelse af en række ting, og jeg skal på regeringens vegne klart erklære åbenhed og lyst til omgående at føre alle de drøftelser, der vil være behov for. Vi er enige om mange af de punkter, tror jeg, som vil komme op i disse drøftelser.

Hr. J. K. Hansen nævnte, at der ikke måtte være regionale skævheder. Nu er det jo engang trafik anlægs natur, at de ikke kan være til nøjagtig lige stor fordel for alle egne selv af et lille land. Når vi nu den 4. juni i år skal indvi Farøbroerne, altså det andet faste trafik anlæg over Storstrømmen, så er det klart af noget mindre interesse for vendelboerne end for lollikerne, det kan nu engang ikke være anderledes. Men det er rigtigt som fremhævet af hr. J. K. Hansen og af andre ordførere, at det selvfølgelig er folketingets pligt at se til, at der ikke bliver urimelige skævheder, så det hele tiden er de samme, der favoriseres, medens andre lades i stikken.

Med hensyn til beskæftigelse er jeg ærligt talt ikke nervøs. Hr. J. K. Hansen nævnte Nyborg- og Korsørområderne. Jeg skal gøre opmærksom på, at 80 pct. af de mennesker, der direkte og indirekte arbejder for DSB med færgeoverfarterne, findes på Sjællands-siden, altså ved Korsør. For Nyborgområdet er problemet næsten ikke eksisterende, men det er stort på Korsørsiden, idet Korsør er hjemstedet for de pågældende ansatte, udgangspunktet for deres tjeneste. Nettofaldet i beskæftigelse ved en fast forbindelse vil på Korsørsiden være i størrelsesordenen 1.200-1.400 personer. Hvis ikke den faste forbindelse skaber mange gange, ja, 10 gange og derover, merbeskæftigelse for dette område, så må I godt kalde mig Mads! Hvad er der sket af udvikling netop i det nærmere opland – det er også en fordel for det fjernere opland – men netop i det nærmere opland ved etableringen af andre faste forbindelser? Vi har altså 8 år til at forberede os på det, og der er ingen, der har iagttaget disse ting, som

ikke vil give mig ret i, at nettovirkningen ikke bare vil være positiv, men at der vil ske en rivende udvikling. Jeg kan fortælle, at jeg har meget fin kontakt med Korsørs borgmester og dermed med Korsørs bystyre, og jeg har allerede i 1983-redegørelsen peget på, at staten naturligvis også her bekender kulør og er med til det forberedende arbejde med hensyn til at gennemgå de problemer, der vil opstå lige på det tidspunkt, når den faste forbindelse er færdig. Der bliver en hurtig at komme over, men jeg kan altså erklære, at det er regeringens vilje på enhver måde at være området behjælpelig hermed.

Med hensyn til motorvej op igennem Jylland, motor- eller motortrafikvej, foreløbig til Ålborg – og med foreløbig menes, at jeg ikke finder, at den skal standse dér – kan jeg kun både til hr. J. K. Hansen og til andre ordførere sige, at der jo er afsat en lille milliard kroner til dette formål, og jeg kan bekræfte, skønt det allerede er sagt i redegørelsen, at efter alle planer, budgetoverslag og projekteringer vil denne vejstrækning netop stå færdig, inden den faste forbindelse tages i brug.

Guldborgsund er jeg også enig i at vi skal tale om, selv om vi selvfølgelig skal passe på ikke at blande alle ting sammen på én gang. Det er nok folketinget bekendt, at tunnelen under Guldborgsund, som folketinget har vedtaget et lovforslag om, nu vil blive udført 4-sporet, og det må være en god fremtidssikring af denne vejforbindelse at indrette den således, og vi kan enten omgående eller lidt senere lave også tilkørselsvejene på begge sider af denne tunnel 4-sporede. Lad mig sige helt klart: der er ikke noget, jeg ønsker mere end at bygge brede, nemlig sikre og også fremtidssikrede veje, og når jeg tror på en temmelig dynamisk udvikling af trafikallet, så er det klart, at vor interesse må ligge dér. Men økonomien er jo altså noget, der ind imellem kan sætte visse grænser for det ønskelige.

Hr. J. K. Hansen nævnte cyklisterne, og det gjorde hr. Tommy Dinesen også. Hr. Tommy Dinesen sagde, at alt er husket undtagen cyklisterne. Nej, de er nu også husket. Jeg tror også, at jeg i et svar til et medlem af folketinget har oplyst, at der vil blive indrettet særlige vogne i DSBs regie til at fragte cyklerne over Store Bælt, og det har nok ikke stor interesse med en cykelsti. Det er en distance på mere end 20 km, hvoraf ca. halv-

[Ministeren for offentlige arbejder]

delen vil være en ikke-afskærmet lavbro mellem Sprogø og Fyn, og der er næppe nogen, der skal på skovtur dér, så meget mere som man i øvrigt på den anden side, i Østerrenden fra Sprogø til Sjælland, skal køre på en tillukket bro, hvor der ikke er noget udsyn ud over Bæltet. Når man så tager de enorme stigninger, der vil være, i betragtning, er der nok næppe fem mennesker om ugen, der vil melde sig og ønske at cykle over, og de må så finde sig i at bruge den gode, kollektive trafik. Så det er der tænkt på.

Miljøet er jeg naturligvis enig i er et meget vigtigt punkt, og det vil nok også være et punkt, der forsinker os en lille smule. Jeg vil gerne sige med hr. J. K. Hansen, at det skal være nu. Hr. J. K. Hansen ytrede det dejlige, fromme ønske, at vi kunne blive færdige med forarbejderne til anlægsloven allerede inden sommeren. Det tror jeg ikke vi kan. Jeg kan tilsige, at vi skal ikke spille én time for at blive tidligst muligt færdige, men bl.a. miljøproblemerne kræver endnu en række undersøgelser. Lad mig i al kammeratlighed erindre om, at socialdemokratiet var med til ved denne tid i fjor at hindre mig i at få bevilget de nødvendige midler i finansudvalget, der ellers var afsat på finansloven til færdiggørelse bl.a. af miljømæssige undersøgelser. Dem må vi nu lave, men jeg skal altså tilsige ministeriets og regeringens medvirken til, at vi bliver færdige med alle disse spørgsmål hurtigst muligt.

Sammenlagt overfart har flere ordførere været inde på, altså hvorvidt det er fordelagtigt under alle omstændigheder at anlægge 1. etape. De samme ordførere har været opmærksom på, at det jo bl.a. kommer an på, om man ønsker den sydlige ilandføring af lavbroen over Vesterrenden. Det er muligt, at man vil det, men det skal dog lige overvejes, og vi skal først og fremmest tage hensyn til lokale ønsker desangående.

Men i fortsættelse af en efter min mening inderlig overflødig polemik – men overflødige ting kan man jo gud ske lov også sige i et frit land – kan jeg benytte anledningen til at sige her, at der er intet standset, der er intet sket, som skulle krumme håret på det yderste komma hverken i finansloven eller i loven om sammenlagte overfarter. Der står ikke noget om, hvilke arbejder der skal udføres i uge 17 eller 18, men jeg har intet foretaget, som på nogen måde hindrer eller vil forsinke

det eventuelle forbrug af de midler, der er afsat på dette års finanslov, eller færdiggørelsen af 1. etape. Både hr. Tommy Dinesen og hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, at vi jo ikke har vedtaget mere end 1. etape, men 1. etape alene og så ikke mere, det ville ligne at benytte pengesedler på et sankthansbål. Der vil efter min bedste overbevisning og efter mangfoldige teknikers beregning ikke være økonomi i noget sådant. Men om dette skal jeg i øvrigt trygt henvide til Nyboe Andersen-rapporten.

Også hr. Ikast var inde på »her og nu« og sagde, at jo flere år der går efter færdiggørelsen af den faste forbindelse, desto bedre vil det økonomisk se ud. Det er jeg enig med hr. Ikast i, og jeg skal derfor understrege, at disse fordele slet ikke er taget med i beregningerne, hverken i den såkaldte 85-rapport eller i Nyboe Andersen-gruppens rapport. Jeg er i øvrigt også enig med hr. Ikast i en hurtig færdiggørelse. Det er klart, at der er tunge rentepenge at hente ved en færdiggørelse 1 måned eller 6 eller 12 måneder tidligere, og de penge vil vi så kunne overveje at kaste ind i den hurtigere færdiggørelse for at få nytte af det, vi sætter i gang.

Hr. Svend Erik Hovmand sagde, at det kan magtes økonomisk, og at det ikke vil skævvride og ikke må skævvride, og jeg er enig med ham i det, han kaldte »det trafikale Danmarkskort«.

Hr. Svend Erik Hovmand nævnte, at vi ikke skal koncentrere os om linjen København-Hamburg. Det er jeg også enig i, fordi Danmark altså har mere end København og Sjællandsområdet. Men hvis man nu anskuer Danmarkskortet set fra Hamburg og altså kaster blikket mod nord, vil man se, at som Danmark ligger i dag, er det både trafikalt og handelsmæssigt og industrielt og turistmæssigt sådan, at Danmark figurerer som en slags bagland eller opland til Hamburg. Disse bestræbelser bl.a. med Storebæltsforbindelsen skal jo netop tjene til at befæste os selv herhjemme, ikke for at holde Hamburg nede – det er der ikke noget formål i, og det kan vi ikke – men for i hvert fald at tage konkurrencen op og gøre det attraktivt at færdes her i dette land og lægge vejen omkring os.

Hr. Svend Erik Hovmand stillede tre betingelser op. Betingelse 1: betaling ved brugerne. Svaret er ja. Betingelse 2: motortrafik-

[Ministeren for offentlige arbejder]

vejen, respektive motorvejen op til Ålborg, senest inden Storebæltsforbindelsen færdiggøres. Det er også ja. Og betingelse 3, Danmarksvejen, er vi jo i gang med. Jeg kan oplyse, at det er meningen den 1. juli 1986 at tage den nye færgerute Helsingborg-København i brug netop til sikring og udbygning af Danmarksvejen. Guldborgsundtunnelen er også et led heri. Jeg tror, vi er enige i dette.

Hr. Svend Erik Hovmand nævnte de schweiziske tunneler. Jeg skal hertil bemærke, at i nyere tid har schweizerne altså ikke bygget tunneler til biltog, men til selvkørende biler.

Hr. Tommy Dinesen kom til at sige, at jeg, lille jeg, skulle have fået en mængde fagblade til at skrive ukritisk og sådan og sådan. Jeg sidder ikke i redaktionen af nogen af dem, der er ingen, der har spurgt mig om, hvad de skal skrive, jeg har ikke aktier i nogen af dem, og jeg har altså ikke skyggen af den magt, som kan få noget fagblad eller distriktsblad eller skoleblad til at skrive andet end det, de selv vil. Sådan skal det vel også være, men det er altså også sådan.

Jeg vil bare sige til hr. Tommy Dinesen, at 1. etape alene er ikke noget værd bortset fra de steder, hvor de arbejder, som den kræver, vil vise sig at være sammenfaldende med den udformning af en fast forbindelse, som folkettinget måtte bestemme sig til. Sådanne beløb findes, og dér kan der altså være en værdi i det, men vi skal bare passe på ikke at smide pengene direkte i havet.

Cykelspørgsmålet har jeg svaret hr. Tommy Dinesen på.

Hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at det er ganske nyttigt, at vi har undersøgt sagen igen, det er jeg enig med hr. Bilgrav-Nielsen i. Hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at man tidligere har afvist at undersøge mere. Dette »man«, som er lidt ubestemt, kan ikke gælde den nuværende regering, idet det klart i 83-redegørelsen står, at vi bør undersøge tunnelproblematikken, organisationsspørgsmål, finansieringsspørgsmål osv.

Hr. Bilgrav-Nielsen vil gerne være med, forstod jeg, og det er jeg glad for, men over en meget lang årrække. Han opregnede 4-5 faser med temmelig ubestemmelige årstal, og det står nu engang i modsætning til, hvad der er meldt ud af ca. 140 mandater i dette folketing i dag, som har sagt, at det skal være, og det skal være nu.

Jeg vil gentage specielt til hr. Bilgrav-Nielsen, at regeringen mener det alvorligt, når det i redegørelsen er sagt, at vi står åbne med hensyn til debat og videre belysning af, hvilken form for fast forbindelse der vil være den rigtigste. Det er selvfølgelig et økonomisk spørgsmål, men lad os bare ikke bilde os ind, at det kun er et økonomisk spørgsmål. Der er naturligvis også politik, og det vil sige samfundshusholdning og holdninger, i afgørelsen af dette spørgsmål. Det er ikke altid, at en person, en virksomhed, et parti eller et folketing, et samfund vælger den løsning, som ifølge det økonomiske regnestykke falder bedst ud.

Så sagde hr. Bilgrav-Nielsen, at det store projekt ikke kan realiseres. Det sagde hr. Bilgrav-Nielsen meget stærkt, og han sagde, at det ville være at rutte med pengene dog at gøre det. Jeg må erklære mig uenig med hr. Bilgrav-Nielsen, og jeg henviser til Nyboe Andersen-rapporten, som klart siger det samme, som alle andre er kommet til: at også den store løsning kan hvile i sig selv som en overskudsgivende forretning, som et projekt, der kan forrente og afdrage og afskrive sig selv via sine brugere. Det er en kendsgerning.

Så kan man godt vælge at gøre en endnu bedre forretning, men ingen kan komme og sige, at det er at rutte med pengene at tage imod lån fra nogle, der er ivrige for at give os dem, når det kan påvises efter alle menneskelige beregninger, at investeringen i sig selv er sund, og at der ikke ved denne investering – og det vil jeg gerne understrege – tages en krone fra noget andet projekt. Der bliver ikke en meter vej mere, der bliver ikke en uddannelsesplads eller en hospitalsseng eller noget andet til fordel for nogen i dette land mere, hvis vi undlader at foretage den rimelige, særdeles gode forretning, som også den store løsning vil være.

Det ligger altså klart udtrykt over for hr. Bilgrav-Nielsen, at der er en meget stor majoritet bag ønsket om at handle i denne sag nu, og jeg kan forsikre hr. Bilgrav-Nielsen, at der selvfølgelig ikke er nogen, der hverken vil, vil ønske eller kan koble nogen i folketinget af eller fra, som hr. Bilgrav-Nielsen udtrykte sig. Jeg kan slet ikke forstå, at han kan få den tanke. Jeg kan kun sige, at det radikale venstre hermed oprigtigt er indbudt

[Ministeren for offentlige arbejder]

til at springe på vognen og få indflydelse på udformningen af det, vi skal i gang med.

Hr. Nør Christensen beskæftigede sig en del med Øresund, og det har hr. Ikast også gjort, og jeg skal af hensyn til min respekt for formanden gemme kommentarer til dette til en eventuel anden runde, men jeg synes nok, at netop sammenhængen med andre kommende faste forbindelser er en meget vigtig problematik, og det vil jeg tillade mig at tage i en senere runde.

Fru Inger Stilling Pedersen talte om en rute København-Ålborg. Jeg har i gamle dage tilbragt, om jeg så må sige, mange gode nætter og sparet megen tid ved at bruge den rute, og det ville ikke undre mig, om trafikspringet, således som jeg bl.a. tidligere i dette indlæg har beskrevet det, vil blive så stort, at der vil blive en ny basis for en sådan rute. Jeg vil håbe det, jeg vil ønske det, og jeg mener bestemte ikke, man kan udelukke det.

Hr. Dohrmann og hr. Maisted talte meget om, at en Storebæltsforbindelse skulle privatfinansieres. Det kommer vi ind på under næste punkt på dagsordenen, og da skal jeg kommentere det. Må jeg sige, at jeg lægger også vægt på, at den privatudføres. Det var jo sådan med statsbroen Store Bælt, og det vil uden al tvivl blive sådan med den kommende Storebæltsforbindelse, hvad form den end måtte få, at det vil blive private rådgivende ingeniørfirmaer, private entreprenørfirmaer og anden privat foretagsomhed, som vil være de udførende, og vil være dem, der gør en passende del af forretningen.

Jeg skal slutte her foreløbig med at sige, at jeg tror, at meldingen allerede fra dagens debat om den faste forbindelse – i dag skal vi ikke stemme, vi skal ikke beslutte – vil være en optimistisk melding, som vil blive hørt både i indland og udland. Det er en melding om, at danskerne nu er kommet så langt med deres husholdning, at de kan og tør, og at de finder, at tiden er inde og tidspunktet egnet. Dette i sig selv tror jeg vil sætte optimisme og fremdrift i gang, det vil være et positivt signal om vor situation. Det er ikke af den grund, vi skal bygge den faste forbindelse, men det er nu en dejlig bivirkning at kunne pege på.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Af forståelige grunde er såvel ministerens redegørelse som det, der lige er sagt her, meget åbent. Jeg vil derfor godt stille et spørgsmål til ministeren, for jeg mener, det er meget, meget vigtigt.

Når der nu indbydes til forhandlinger – og dér tænker jeg først og fremmest på forhandlinger mellem regeringen og socialdemokratiet – vil ministeren så her og nu give os et tilsagn om, at der ikke bliver indgået nogen aftale, som betyder en ren jernbaneforbindelse, hvor bilerne ikke kan køre, og om, at man heller ikke indgår en sådan aftale, selv om man eventuelt vil dække det ind under, at der skal etableres en anden forbindelse senere?

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg forstår hr. Dohrmanns intentioner, men selvfølgelig vil jeg ikke give noget løfte om, hvordan nogle åbne drøftelser, der skal indledes, skal ende, respektive ikke ende. Jeg synes, at jeg har meldt klart nok ud, og at regeringens redegørelse egentlig også har meldt klart nok ud, og nu går vi altså ikke længere med hensyn til at udelukke muligheder. Men jeg kan love hr. Dohrmann, at der ikke vil blive indgået nogen aftale, uden at også hr. Dohrmann og hans parti naturligvis vil blive inddraget i samtalerne.

Jeg går ud fra, at denne sag, selv om vi nu diskuterer på basis af en redegørelse, fortsat kan versere og fortsat vil versere i udvalget om offentlige arbejder, og så vil regeringen tage kontakter, bilaterale eller multilaterale kontakter, således at vi i løbet af færrest mulige måneder fremover vil kunne nå den løsning, som netop kan samle flertal.

I hvert fald vil jeg benytte lejligheden til at give den melding, at der ikke er nogen skeptikere, der skal gå rundt og håbe – det vil sige, det kan de jo godt, men jeg vil bare råde dem fra det – at de, der er for, nok alligevel ikke kan blive enige om metoden, og så bliver det nok heller ikke til noget denne gang. Det er ikke mit sigte. Mit sigte er, at det skal blive til noget.

J. K. Hansen (S):

Uden at jeg skal foruddiskontere de forhandlinger, som vi bliver indbudt til, har jeg et par bemærkninger.

[J. K. Hansen]

Ministeren var i sit svar inde på, at man fikserede på to løsningsmodeller, og var så inde på, at nogle tror, at bilismen har toppet. Nu er det altid svært at spå, i hvert fald om fremtiden, og det er det eneste, man kan spå om. Ministeren taler om, at der bliver mere fritid. Det ved vi alle sammen at der bliver, det bliver simpelt hen nødvendigt, hvis vi skal skaffe arbejde til alle, at der bliver mere fritid.

Men der er jo en række mennesker i dette land, som af forskellige grunde ikke har et køretøj på gummihjul – det er i hvert fald et tohjulet, hvis de har det, en cykel. Andre har ikke det papir, der skal til for at få lov til at styre et sådant køretøj. Nogle har en alder, der gør, at de ikke kan; det kan være både de unge og de gamle. Jeg mener bestemt, at det, vi siger og gør med hensyn til den kollektive trafik, er ting, som vi ønsker med ind i drøftelsen, og det har vi også sagt. Det ønsker vi at fremhæve.

Men måske har ministeren læst for grundigt på det brev, som vi alle sammen her i folketinget har fået fra FDM, Forenede Danske Motorejere. Det er da helt klart, at en sådan organisation, som repræsenterer et antal tusinde medlemmer, vil prøve på at varetage disse medlemmers interesser, ellers fik de da for lidt for det store kontingent, de betalte til denne organisation. Men dér siger man, at 90 pct. af al persontransport og 70 pct. af al godstransport foregår på vore veje.

Det er egentlig fantastisk, at man kan komme frem med sådanne betragtninger, for hvilket belæg er der egentlig for de tal, FDM kommer med her? Ja, hvis man tager de varer, der bringes ud mellem købmanden og kunden, og hvis man tager alt det med, som bringes ud på cykel eller i bil, kan det godt være, man kan komme frem til sådanne tal, men hvis man tager fjerntransporten – og det er jo det, det drejer sig om, når vi skal over mellem Øst- og Vestdanmark – er det nogle helt andre tal, så det håber jeg at ministeren har forståelse for.

Så siger ministeren, at jeg i min ordførertale havde nævnt, at der ikke måtte være regionale skævheder. Hvis jeg har sagt det sådan, har jeg udtrykt mig meget uklart. Jeg har sagt, at der er en række ting, vi nødvendigvis må have medinddraget i de drøftelser og forhandlinger, som vi bliver inviteret til. Vi må erkende, at vi ikke kan undgå regiona-

le skævheder, men vi må naturligvis have disse spørgsmål med i vore drøftelser, og derfor kan man for så vidt lige så godt i ministeriet for offentlige arbejder og andre steder begynde at forberede svarene, således at de foreligger, når vi kommer til disse forhandlinger.

Jeg har nævnt Bæltbyernes problemer. Det er da klart, at de to byer Nyborg og Korsør har problemer, som vi skal tage stærkt højde for også på andre områder, ikke mindst – og det var det sidste, jeg nævnte – hele miljøområdet. Det bliver vi nødt til at tage op.

Så siger ministeren i øvrigt, at vi bl.a. hindrede ham i at få de nødvendige midler på finansloven sidste år til at foretage disse undersøgelser. Det er ikke korrekt. Det er rigtigt, at vi forhindrede ministeren i at stjæle pengene fra andre områder – undskyld ordet stjæle – på finansloven, men vi sagde helt åbenhjertigt: værsgo, minister, tag dem på tillægsbevillingsloven, så skal vi nok stemme for det, men vi ville naturligvis ikke have, at ministeren fjernede disse penge fra dele af den kollektive trafik.

Ikast (KF):

Det var med meget stor undren, at jeg konstaterede, at VS' fru Elisabeth Bruun Olesen går imod en psykologisk undersøgelse af folk, der ikke tør køre under vandet. Det er ikke normalt de toner, vi hører fra VS. Når vi går i gang med et projekt som dette, der efter konservativ mening skal vare 100 år – det er altså ikke nogen tiårsløsning eller toårsløsning, det er 100 år frem i tiden, der skal investeres på nuværende tidspunkt – må det være ganske naturligt, at man laver en undersøgelse, som beviser, om folk kan tåle at køre under vandet eller ikke kan tåle det, altså hvordan befolkningen stiller sig til sådan noget. Jeg vil i hvert tilfælde fastholde mit standpunkt, at vi vil vide, hvordan folks holdning til at køre under vandet er, inden vi går med til en bygning af denne art.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Hvis hr. Ikast havde hørt ordentligt efter, ville han vide, at jeg faktisk ikke sagde, at jeg gik imod en psykologisk undersøgelse, men jeg sagde, at hr. Ikast var ude på gyngende vand, hvis hr. Icasts eneste argument

[Elisabeth Bruun Olesen]

for at ville have en bro var, at nogle mennesker skulle være bange for at køre i en tunnel, for som jeg sagde, kunne man jo afhjælpe disse menneskers angst ved at bibeholde færger.

Tommy Dinesen (SF):

Det var en meget afdæmpet trafikminister – for en gangs skyld, var jeg lige ved at sige – vi hørte denne gang, men jeg stillede altså adskillige spørgsmål, som jeg ikke har fået noget svar på, og som jeg derfor skal prøve at stille en gang til; nu var der jo også mange at besvare sidste gang.

Jeg vil meget gerne have en besvarelse af, hvorledes man har tænkt sig at bevare Kattegatruterne. Nu står der i samtlige rapporter, at det vil man nok. Det ligger næsten helt fast, at Tårs–Spodsbjerg skal have et eller andet tilskud, hvis der kommer en fast forbindelse. Det er også det, der bliver påpeget for Lolland–Falster, Korsør–Lohals, Korsør–Nyborg, Vognmandsruten, Juelsminde–Kalundborg-linjen og Århus–Kalundborg bliver nedlagt, så er der Molslinjen tilbage.

Hvordan vil man gå ind dér? Vil man give tilskud, vil man lave et broselsskab, som nogle har foreslået, hvor man opkræver ekstra takster og giver noget til Kattegatruterne? For ellers må jeg jo opfatte det, som om trafikministeren, som jeg har været inde på det, bare har været rundt med pengeposen forskellige steder og sagt til folk, for at de ikke skal være kritiske over for en fast forbindelse, at den ene får det og den anden får det. Nogle af de borgerlige ordførere har faktisk på møder forskellige steder lovet, at de kan få både ditten og datten.

Der var også noget andet, jeg sagde, som ikke blev tilbagebevist. Man hævder, at der er nogle trafikantfordele på ½ mia kr. ved en fast forbindelse, men hvor går de penge hen? Er det ikke indirekte tilskud til erhvervslivet? Sådan må jeg opfatte det. Men så må man da sige det, så folk ved, hvad det drejer sig om. Der er jo ikke nogen, der føler, at de sparer en masse penge, fordi der ikke er ventetid ved Store Bælt.

I den forbindelse kan jeg sige til hr. Masted, at der ikke er nogen, der er interesseret i at vente to timer ved Store Bælt for at komme over, men det er heller ikke nødvendigt. Hvis politikerne ellers havde brugt indersi-

den af hovedet, var jeg nær ved at sige, til at lave nogle bedre forbindelser, til at lave sammenlægning for lang tid siden, til ikke at lave de rangeringer, der er i Korsør og Nyborg, kunne den kollektive trafik med jernbanetog på færgerne være ført betydeligt bedre.

Det er også forbavsende, at der ikke er nogen, der tager det forslag op, der foreligger fra DSB om at købe 9 tog til 200 mill. kr., hvor man kan spare op til en time på en rejse fra Århus eller Ålborg til København, fordi det er lette tog, der lige kører ind på færgerne. Det koster som sagt 200 mill. kr., men man vil øjensynlig hellere bruge massevis af milliarder. Det har heller ikke været endevendt.

Når det gælder arbejdsløshedsunderstøttelsen til dem, der bliver berørt, kan jeg godt forstå, at ministeren ikke er meget for at give et bud. Jeg har sagt et sted mellem 5.000 og 10.000, og det er ikke blevet afvist. Men det drejer sig altså igen om, at broen, eller hvad det nu bliver, ikke bliver rentabel, når man skal betale arbejdsløshedsunderstøttelse på en halv til en hel milliard kroner årligt, og det kommer man ikke uden om. Ministeren lover godt nok i redegørelsen, at der ikke er nogen arbejdsløse i dette land – altså fuld beskæftigelse – år 2000, men det hjælper jo ikke ret meget for øjeblikket.

Der har været sagt noget om angsten for at komme ned i tunneler. Jeg har deltaget i mange møder, hvor jeg selvfølgelig altid taler lidt imod Storebæltsbroen, og dér har jeg virkelig mødt folk, som nærer stor frygt for tunneler. Man kunne udmærket lave nogle målinger, som hr. Ikast er inde på. Men man kan også sige, som trafikministeren og DSB-folk tit gør, når de er ude: ja men der er ikke noget at være bange for, for her i København har man en tunnel, og dér kører man under jorden.

Ja men der er altså en forskel på at komme under Østerrenden i Store Bælt, hvor der er 80 meter op til overfladen. Man sidder i en tunnel, hvor der er nogle ventilationsskakter til frisk luft – det skal der være – skakter, som kan blive påsejlet. Vi har slet ikke været inde på spørgsmålet om sikkerhedsrisici ved broer, men mennesker har altså sådan nogle fornemmelser, som man skal være opmærksom på, og dem har de ikke, når de sejler med færger.

[Svend Erik Hovmand]

Svend Erik Hovmand (V):

Egentlig havde jeg ikke tænkt mig at ville forlænge debatten yderligere, men det sidste indlæg giver mig anledning til nogle bemærkninger.

Må jeg først sige, at jeg tror, SFs ordfører skulle fordybe sig lidt mere i teknikken i forbindelse med tunnelanlæg, inden han begynder at tale om udluftningskanaler, der går op gennem vandet, og som kan påsejles. Jeg tror nok, det ville være nyttigt, om han satte sig lidt mere ind i, hvad det er for nogle ventilationsanlæg, man bruger i vore dage. Der bliver i hvert fald ikke tale om udluftningskanaler i sejlrenden, så jeg tror ikke, man behøver at være så bekymret af den grund.

I diskussionen om decentraliseringen vil jeg gerne understrege, at det for os i venstre har været meget afgørende – jeg tror, jeg også nævnte det i mit første indlæg – at vi ikke koncentrerer al udvikling og al trafik i en akse, vi kunne kalde København–Hamburg, men at vi skaber en løsning, som planlægges og etableres med skyldig hensyntagen også til andre landsdele. Vi skal bevare balancen, sådan at flest muligt kan få gavn af en Storebæltsløsning, og det er derfor, vi har lagt vægt på tre efter vores opfattelse afgørende ting. For det første skal en Storebæltforbindelse betales af brugerne gennem takster, der svarer til det nuværende niveau. Hermed bliver det nemlig rentabelt – og det siger jeg specielt henvendt til SFs ordfører – at fortsætte med færgeruter både nord og syd for Store Bælt, altså både i Kattegat i nord og Tårs–Spodsbjerg i syd. Det andet væsentlige hovedpunkt er, at motor- og motortrafikvejsforbindelserne fra grænsen til Århus føres videre til det nordjyske område og er klar til åbning samtidig med den faste forbindelse.

Endelig er det tredje hovedpunkt, at Danmarksvejen fra Sverige til kontinentet over Sjælland og over Lolland-Falster til Tyskland styrkes, sådan at svenskerne ikke ser deres fordel i at udbygge den allerede meget betydelige færgetrafik fra Sverige til Tyskland uden om Danmark.

Jeg var i den forbindelse glad for ministerens bemærkning om færdiggørelsen af syd-motorvejsforbindelsen omkring Guldborg. Jeg tror også, det vil være fornuftigt, at vi

her tager hensyn til de fremtidige ønsker om at styrke netop denne vejforbindelse.

Men når jeg gerne har villet understrege disse ting, er det for at pege på, at vi fra venstres side mener, at det er utrolig farligt bare at stirre sig blind på en fast forbindelse over Store Bælt. Vi skal også tænke på trafikforbindelserne i det jyske område; vi skal tænke på trafikforbindelserne i den østlige del af Danmark, og vi skal tænke på færgeforbindelserne både nord og syd for Store Bælt, altså at vi får en løsning, der giver mulighed for en fortsat decentralisering i det danske samfund, en fortsat spredning af trafikudviklingen i det danske samfund, at vi ikke koncentrerer al udvikling på en fast linje mellem København og Hamburg.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Svend Erik Hovmand behøver ikke at belære mig om noget som helst med hensyn til tunneler og broer for den sags skyld. Jeg føler mig nærmest som en omvandrende opslagsbog i konsekvensberegninger over Storebæltbroer og -tunneler osv. Der er tunneler med skakter, som går op over havoverfladen, og hvis hr. Svend Erik Hovmand vil sige det modsatte, skal han have lov til det, men det er ikke rigtigt.

Hr. Svend Erik Hovmand er jo glad, bare man får en vej ned til Lolland-Falster, og bare man får en færge til Tårs, for hr. Svend Erik Hovmand er jo valgt dér, men venstre har jo skiftet hest i dette spørgsmål. Venstre har hele tiden talt om økonomien, men hvad nu? Sidste år var der jo et underskud på valutabalancen eller bruttonationalproduktet – vi lånte i hvert fald flere penge – på 17 mia kr. mere end året før. Hvordan er det blevet så godt nu? Vil hr. Svend Erik Hovmand ikke svare på det?

Så bliver der igen sagt, at Kattegatruterne skal bevares. Ja, det har man sagt adskillige gange. Jeg håber, jeg får et svar på, hvordan det gøres. Jeg vil også gerne have et svar på, hvor man vil skaffe den milliard kroner til nye færger inden for 5 år. Hvilket selskab har man tænkt sig at lave på disse områder?

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

[Svend Erik Hovmand]

Jeg vil gerne forklare hr. Tommy Dinesen de økonomiske sammenhænge. Nu blev jeg ikke helt klar på, om det var valutatalene, betalingsbalancen eller statsunderskuddet, eller hvad det var, hr. Tommy Dinesen var usikker på. Men hvis hr. Tommy Dinesen havde lyttet efter, hvad jeg sagde i mit første oplæg, ville han have hørt, at jeg klart gjorde opmærksom på, at det for venstre altid har været afgørende at få indpasset den faste forbindelse i samfundsøkonomien på en sådan måde, at den økonomiske genopretning ikke forhindres. Derefter gennemgik jeg den udvikling, der rent faktisk er foregået i de to-tre år, vi har haft firkløverregeringen, hvor vi jo rent faktisk har oplevet, at en lang række af de negative udviklingstendenser i dansk økonomi er vendt i positiv retning.

Så er det, jeg siger: kan vi fortsætte firkløverregeringens genopretningspolitik, er vi i perioden mellem overgangen fra 1980'erne til 1990'erne i en situation, hvor de store offentlige investeringer i naturgasnettet og bredbånds anlægget klinger ud. Der er altså plads investeringsmæssigt på det tidspunkt.

På det tidspunkt er vi netop i en situation, hvor de beregninger, vi har foretaget af den økonomiske udvikling, viser, at vi samtidig har klaret de økonomiske balanceproblemer; både for så vidt angår betalingsbalancen og for så vidt angår statsunderskuddet vil vi på det tidspunkt være ude af disse underskudsproblemer, som vi har været i i mange år.

Jeg synes, det er vigtigt at se dette i en sammenhæng, både i en økonomisk sammenhæng, som vi her er inde på, og i en trafikal sammenhæng, og her taler jeg ikke for noget bestemt område på danmarkskortet. Jeg gør netop opmærksom på, at det er vigtigt, at vi tager hensyn både til den østlige side af Danmark, til den vestlige side af Danmark og til de færgef forbindelser nord og syd for Store Bælt, som sikrer, at vi fortsætter med en decentral udvikling i Danmark.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg kender påstanden om, hvor godt det går under denne regering. Det skulle man have fortalt de 100.000, der stod herudfor for ikke så lang tid siden, så de kunne have fået lidt mere i løn.

Men er hr. Svend Erik Hovmand ikke klar over, at man ved at sige ja til en fast forbindelse får 1 mia. kr. ekstra på de nordjyske motorveje, 1 mia. kr. ekstra på at beholde Kattegatruterne og 3-4 mia. kr. på Øresundsforbindelserne? Det er nogle af dem. Vi ender et sted mellem 10 og 20 mia. kr. Har vi råd til det? Det vil jeg spørge venstre om.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg vil faktisk anbefale hr. Tommy Dinesen, at vi diskuterer dette her på et lidt mere seriøst grundlag. En milliard ekstra til ditten og en milliard ekstra til datten – må vi nu få nogle konkrete tal på bordet, og lad os så tage en seriøs diskussion om disse forhold i udvalget. Vi har fået tre rapporter, der meget grundigt, synes jeg, belyser de økonomiske aspekter af de forskellige linjeføringsmuligheder, og jeg synes, vi burde holde os til de meget grundige økonomiske vurderinger, der er foretaget, fremfor bare at slynge nogle milliardstørrelser ud.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg står ikke bare og slynger nogle tal ud, hr. Svend Erik Hovmand. Jeg har stillet ministeren 10-15 forskellige spørgsmål for at få dette her belyst, og jeg går ud fra, at ministeren vil stå ved de besvarelser, ministeren har givet mig. Ministeren har da i Nordisk Råd og andre steder ved festlige lejligheder fortalt, at dronningen næsten kan tage fra Store Bælt hen til de andre to forbindelser ved Øresund og klippe snore over; det er der lovet.

Svaret til fru Agnete Laustsen gik ud på, at man næsten er gået i gang med at diskutere, hvad der skal være over og under Øresund. Derfor tager jeg de andre ting med, og det er da helt fantastisk, at man kan diskutere en fast Storebæltsforbindelse uden at tage det med, for det drejer sig om hele landet, det drejer sig også om værfterne, og der er mange andre ting, der ikke har været belyst endnu. Der er mange ting i dette her, men det ved hr. Svend Erik Hovmand tilsyneladende ikke.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Min efterlysning af nogle konkrete tal blev altså ikke hørt af hr. Tommy Dinesen – vi fik dem i hvert fald ikke ved denne lejlighed – men vi kan forhåbentlig så vende tilbage til dem i udvalget.

Jeg vil gerne understrege afslutningsvis under denne debat, at vi lægger megen vægt på, at der er sammenhænge i de økonomiske muligheder, ligesom vi lægger vægt på, at der er sammenhæng i den trafikale udvikling. Vi har som sagt ikke på nuværende tidspunkt taget stilling til, hvilken løsning der i givet fald kunne blive tale om. Vi har sagt, at vi er åbne over for drøftelser af de mulige løsninger, der er peget på i rapporterne, og de fremtidige undersøgelser og politiske forhandlinger skal så vise, hvilken løsning vi ender på.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Så bliver jeg jo nødt til at læse lidt op. Den 26. februar har jeg stillet trafikministeren et spørgsmål, og dér får jeg i svaret at vide, at en bro med vej og bane over Store Bælt koster 9 mia kr. uden renter og uden moms. En jernbanetunnel i Helsingør–Helsingborg-linjen koster 3 mia kr., en vejbro i København–Malmø-linjen beløber sig til 4 mia kr., et motorvejsnet kan udbygges på flere måder, men det er noget med 225 mill. kr. samt 1.000 mill. kr. til Vejle–Horsens-motorvejen.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Det eneste gods, der var i de tal, hr. Tommy Dinesen nu refererede fra en besvarelse tidligere på året, var beløbene til Øresunds faste forbindelser. Nogle sådanne vil folkettinget – og det skulle være unødvendigt at understrege det – selvfølgelig tage stilling til, og bliver den stilling ikke positiv – hvad jeg håber og tror den gør – bliver det ikke til noget. Bliver det til noget, er det ikke noget, der belaster den danske samfundsøkonomi; det bliver nemlig ikke til noget, hvis ikke det er en god forretning. Der ligger et klart tilbud fra svenskerne, og læg mærke til, at hele den svenske riksdag er enig i ønsket om disse forbindelser, som jeg går ud fra at hr. Tommy Dinesen ud fra sit nordiske engagement

også selv er meget interesseret i. Men der ligger altså et tilbud om, at svenskerne kan og vil finansiere disse faste forbindelser. Personlig er jeg endnu ikke overbevist om, at det vil være godt for Danmark, for med den økonomiske indsats i investeringen følger der som regel også nogen indflydelse; det kan man måske afbalancere ved en aftale, men det vil vise sig til den tid – jeg skal senere komme ind på, at jeg er pro disse ting – men det er aldeles urigtigt, og jeg vil gå så langt som til at sige problemforfuskende, at inddrage de milliarder kroner, som én eller flere faste forbindelser over Øresund vil koste, men som der endnu ikke engang ligger en plan på bordet for, som folkettinget skal tage stilling til. I den debat må jeg klart holde med hr. Svend Erik Hovmand.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hvis det er citatfusk, at jeg refererer ministerens svar på nogle spørgsmål fra undertegnede, ved jeg ikke rigtig, hvad jeg skal rette mig efter; så er det spild at spørge ministeren om noget som helst i det hele taget.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg har ikke udtrykt mig forkert denne gang; jeg er blevet hørt forkert. Jeg har ikke sagt noget om citatfusk; citatet var selvfølgelig rigtigt. Det, jeg hævdede, var, at det er forfuskende for denne debat om udgifterne til en Storebæltsforbindelse at medregne et antal milliarder kroner, som en eventuel fast forbindelse over Øresund vil koste, og som vi slet ikke ved om Danmark eller det danske samfund skal investere én eneste krone i. Det er det, jeg har sagt.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det var ikke uinteressant at høre hr. Svend Erik Hovmands diskussion med hr. Tommy Dinesen. Hr. Svend Erik Hovmand har jo en længere fortid i denne diskussion om Store Bælt her end hr. Tommy Dinesen. Derfor er det også interessant at høre, om hr. Svend Erik Hovmand har noget at have sine påstande i, når han siger, at det, der ikke var plads til i samfundsøkonomien i 1978 og 1982, er der nu plads til. Jeg ved ikke, om hr. Svend Erik Hovmand tænker på den inden-

[Bilgrav-Nielsen]

landske gældsætning. Den er i hvert fald betydelig større nu, end den var i 1978 og i 1982 samlet. Jeg ved ikke, om hr. Svend Erik Hovmand tænker på Danmarks gæld til udlandet, både den offentlige og den private. Det gør han næppe, for i 1978 var vores samlede gæld til udlandet 65,5 mia kr., i 1984 218 mia kr. I 1978 udgjorde de 65,5 mia kr. 13 pct. af bruttonationalproduktet. I dag er vores samlede udlandsgæld 38,4 pct. af bruttonationalproduktet, så hvis argumentet om, hvad samfundet ikke havde råd til, var rigtigt i 1978, er dette argument endnu stærkere i dag.

Der er også en anden ting, jeg ikke forstår i hr. Svend Erik Hovmands argumentation, og det er denne fantastiske interesse for en masse områder i Danmark, altså det decentrale synspunkt. Det er en sang, hr. Svend Erik Hovmand og andre med ham synger ved festlige lejligheder, men som de glemmer, når realiteterne er til debat her i folkettinget. Hr. Svend Erik Hovmand flirter med tanken om den store, forkromede forbindelse over Store Bælt, den forbindelse, som i sig selv er et problem for de områder, han omtaler så varmt. Hvis hr. Svend Erik Hovmand ville være konsekvent, ville han sige: jeg ønsker den form for fast forbindelse over Store Bælt, som mindst påvirker i negativ retning de udkantområder, han har diskuteret. Så var der realiteter i hr. Svend Erik Hovmands omsorg for disse områder; ellers er der ingen realiteter i den.

Det er selvfølgelig vanvittigt at etablere en stor, forkromet forbindelse over Store Bælt, hvis fulde kapacitet man ikke ønsker at udnytte, for det kan bevirke, at andre områder i Danmark bliver forfordelt eller får ulemper. Hr. Svend Erik Hovmand burde tilpasse sin argumentation til det standpunkt, han har med hensyn til, hvilken fast forbindelse han ønsker over Store Bælt.

Så hører vi igen ministeren forsøge sig med det kunststykke, som jeg tror 10-15 trafikministre før ham har forsøgt sig med, men uden held, nemlig at forklare, at vi sagtens, hokus pokus, kan bygge alle disse store projekter om ikke samtidig, så i hvert fald i direkte forlængelse af hinanden. Dette kunststykke, dette regnestykke, hænger ikke sammen.

Uanset hvordan man finansierer, uanset om det er ved at låne pengene i udlandet,

ved at låne pengene her i landet, ved at gøre det over de offentlige budgetter, eller hvorledes man vil gøre det, er det et træk på de samlede danske ressourcer. Hvad man bruger på broer, kan man ikke bruge på landeveje. Hvad man bruger på landeveje og broer, kan man ikke bruge på hospitalsvæsen osv. Det er en økonomisk prioriteringsdebat. Det nytter ikke noget, at ministeren ligesom hans mange forgængere med enkelte positive undtagelser ikke vil se dette i øjnene. Så ender vi samme sted igen.

Ministeren var så frimodig at give udtryk for, at signalerne herfra i dag var, at 140 - det var det magiske tal - skulle være det antal folketingsmedlemmer, som går ind for en fast forbindelse, at det ville have en fantastisk virkning. Jeg ved ikke, om jeg hørte galt. Var det på valutakurser? Var det på rentens højde? Var det på udlandets interesse for at låne penge til Danmark? Man kan så spørge, om det er nogen rar ting for os. Hvad er det for noget? Hvad var det for en snak? Eller var det kun en gang snak?

Det, jeg synes var interessant, var, om vor nuværende minister for offentlige arbejder var i stand til at fortælle, at der er en afgørende forskel på flertallets signaler i dag og tidligere, altså at man nu var klar til at bygge en fast forbindelse, underforstået, at man var enig om, hvilken det skal være. Det er jo en forudsætning for, at man kan bygge, går jeg ud fra. Hvad er det, de 140 vil? Hvad er det hr. Svend Erik Hovmand vil have? Hvad er det, hr. J. K. Hansen vil have? Jeg hørte det sådan, at det var en ren jernbaneforbindelse. Det, ministeren vi have, forstod jeg ret klart, var den forkromede løsning. Jeg synes, vi burde have lidt klarhed over, hvad det egentlig er, det positive og det nye består i.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg ville såmænd blot sige til min gode ven hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg aldeles ikke flirter hverken med en forkromet løsning eller med begreberne om en mere decentraliseret udvikling i det danske samfund. Jeg henviser til den tekst, som fremgår af regeringens redegørelse. Her vil hr. Bilgrav-Nielsen kunne se, at der i høj grad er tale om, at man lægger vægt ikke bare på spørgsmålet om en Storebæltsforbindelse, men også Danmarksvejen. Man lægger vægt på sammen-

[Svend Erik Hovmand]

hængen, man lægger vægt på den trafikpolitiske balance på Danmarkskortet. Alle disse ting vil hr. Bilgrav-Nielsen se klart fremgå af den redegørelse, som regeringen har lagt frem, og som vi har givet vores tilslutning til.

I øvrigt skal jeg om økonomien sige, at der er tale om et projekt, som skal hvile i sig selv. Det er ikke skatteyderne, der skal betale; det er brugerne. Det er dem, der kører over eller under, hvad enten det bliver en bro-løsning eller en tunnelloøsning – et spørgsmål, vi ikke har taget stilling til – det er dem, der skal betale; det er dem, der skal finansiere.

Nør Christensen (CD):

Der er fra mange sider af det danske erhvervsliv givet mange store og positive tilkendegivelser, og jeg vil gerne sige her i anden omgang, at det altid er dejligt, når et projekt som en fast forbindelse over eller under Store Bælt bliver modtaget med så åbent hjerte.

Det er derfor også med glæde, at vi i CD kan tilslutte os ministerens redegørelse og tilføje, at vi skal i gang så hurtigt som muligt, idet jeg er meget enig med ministeren i, at trafik er noget, der haster, og vi ser frem til den dag, hvor vi kan hejse flaget. Forhåbentlig er det også den nuværende minister for offentlige arbejder, der til den tid – Valdemarsdag, eller hvornår det måtte blive i 1993, og vi kan godt leve med den 1. august – kommer til at indvi eller være med ved indvielsen af den faste Storebæltsforbindelse. Vi glæder os meget til det.

Dernæst vil jeg lidt drilsk til hr. Ikast sige, at det sikkert er rigtigt, at det konservative folkeparti i de sidste 35–40 år er gået ind for en fast forbindelse over Store Bælt. Det slår vi hos CD med flere længder, idet vi siden partiets start er gået ind for en fast forbindelse; men det var kun lidt drilsk.

Men ikke alt har været så positivt. Der har også været lidt mere bitre bemærkninger i dagspressen, som jeg i mit første indlæg også beskæftigede mig med. Hr. Bernhard Baunsgaard fra det radikale venstre har udtalt, at tiden er løbet fra en fast Storebæltsforbindelse. Jeg kunne godt ønske mig at få en sådan udtalelse uddybet lidt, men den følger han op ganske strålende ved at stille det spørgsmål, om vi i det hele taget har råd til den store udpumpning af købekraft. Jeg tror, det

ville være dyrt for det danske samfund, hvis man ikke viste mod, kraft og styrke til at gennemføre også denne store investering. Jeg tror, det ville blive dyrt på længere sigt, fordi det ville slå de trafikale forhold i stykker, alt afhængigt naturligvis af udviklingen.

Vi har netop derfor i øjeblikket vældig stærkt behov for en trafikal helhedsløsning, altså en trafikal løsning, der omfatter ikke alene Store Bælt, men også det øvrige danske samfund, naturligvis også Nordjylland, og også for så vidt angår færgeforbindelserne. Jeg er vældig enig i det. Men det er jo egentlig det historiske forløb. Hver evig eneste gang man har bygget en større bro – jeg tror, vi skal tilbage til begyndelsen af dette århundrede; omkring år 1910 var det vist første gang – har de argumenter, der har været ført frem, næsten ord til andet været, at økonomien ikke rigtig har slået til, at man har været for dårligt funderet økonomisk til, at man kunne gøre det, men alligevel har man på et eller andet tidspunkt fundet mod og mands-hjerte til at gennemføre projektet, og ganske kort tid efter, at disse store broer er blevet bygget, har man været særdeles tilfreds. Alle har jublet og givet udtryk for deres ubetingede glæde over disse investeringer.

Desværre har debatten rundt omkring været farvet. Jeg tænker her specielt på de mennesker, der har sagt, at en fast forbindelse over Store Bælt vil være til ugunst for 25 pct. af befolkningen. Det er at farve debatten i negativ retning, for man kunne med samme ret hævde præcis det modsatte, nemlig at en fast forbindelse vil være til ubetinget gavn for 75 pct. af den danske befolkning, og jeg er overbevist om, at de 75 pct. af den danske befolkning med glæde vil være med til at hjælpe på den regionale skævhed, altså i det omfang, man kan, vil styrke de 25 pct. Der skal ikke være nogen tvivl om, at vi skal have Storebæltsforbindelsen, fordi den er til gavn for hovedparten af den danske befolkning, og vi skal sørge for at hjælpe dér, hvor den eventuelt måtte være til ugunst.

Jeg skal gøre et par bemærkninger til hr. Tommy Dinesens indlæg. Jeg synes ikke, der er anledning til overhovedet at beskæftige sig med de korte bemærkninger. Jeg synes i det hele taget, at hr. Tommy Dinesen er langt ude, når han taler om bluffnummer og voldtægt i forbindelse med vores medlemskab af EF. Der var trods alt en folkeafstemning, og

[Nør Christensen]

det plejer ikke at ligge SF særlig fjernt, at man skal have folkeafstemning og skal rette sig efter den, men det gælder åbenbart ikke, når det ikke rigtig passer ind i det politiske kram.

Men det, jeg ville sige lidt om, er miljøet, men da jeg ser, at min taletid er ved at løbe ud, skal jeg gøre det meget kort. Jeg ser af rapporten, at de planlagte diger eventuelt kan afkortes, og jeg vil blot sige, at vi naturligvis alle er enige om, at der skal tages meget vidtgående hensyn til miljøet; det skal hr. Tommy Dinesen bestemt ikke stå alene med.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Må jeg indlede med at sige til hr. Nør Christensen, at jeg naturligvis står ved tilsagnet i redegørelsen om, at folketinget vil få en redegørelse for balancen i de trafikale investeringer. Så længe den nuværende regering har siddet, har jeg trukket ud at give folketinget en trafikpolitisk redegørelse. Det har ikke været af mangel på lyst hertil, for vi har ikke haft nogen siden midten af 1970'erne, hvor min forgænger, Niels Matthiasen, gav folketinget en sådan redegørelse, men der er to ting, der har fået mig til at tøve en kende, og den ene er den omstændighed, at den sidst afgivne redegørelse var på, så vidt jeg husker, 35 eller 36 sider. Den var med til at få folketinget til at bestemme, at man ikke vil have så lange redegørelser, men det er næsten ikke til at afgrænse denne meget store emnekreds på de nu tilladte væsentlig færre sider. Det andet, jeg har ventet på, er netop debatten i dag og afklaringen af spørgsmålet om en fast forbindelse over Store Bælt, idet jeg ikke har fundet det meget spændende at give en sådan samlet redegørelse, så længe folketinget ikke havde taget stilling til dette spørgsmål, men jeg håber, at vi i næste samling kan nå så vidt.

Hr. Tommy Dinesen fandt her i anden omgang, at jeg havde været afdæmpet. Jeg forstod ikke helt, om det var noget, han glædede sig over, altså om det var en kompliment eller det modsatte, men det glæder mig kun. Nu kommer man jo mere op på naglerne, hvis der er stærk modstand; det har der måske ikke været i dag, og derfor har jeg kunnet tage det lidt mere gelinde, men det skal endelig ikke misforstås. Jeg er meget

begejstret. Jeg er meget engageret i, at de mange års snak nu skal være forbi. Vi hører så tit i debatten: o.k., det har man talt om i generationer, så det bliver nok ikke til andet end snak. Den konklusion kan man selvfølgelig godt drage af, at der har været talt i mange år. Jeg drager en anden – og jeg er glad for at se, at vi er mange om at drage en anden – nemlig at nu skal snakken være forbi og nu skal der handles, for nu er forudsætningerne til stede for, at der kan handles.

Jeg mener ikke, at jeg har ladet 10–15 spørgsmål fra hr. Tommy Dinesen være ubesvarede. Jeg besvarede en lang række emner i mit første svar til hr. J. K. Hansen, og deri mener jeg for de flestes vedkommende hr. Tommy Dinesen også kan se sig udmærket tilgodeset.

Hvad Kattegatruterne angår, er jeg for mit eget vedkommende ikke i tvivl. Prognoserne viser, at der i hvert fald vil være passagerunderlag til Molsrutten, endda et større, end der er i dag. Det er mit absolutte ønske, at den skal eksistere, og det er min absolutte overbevisning, at den kan eksistere. Oprævning for overfart over fast forbindelse skal være med til at sikre mindst én, gerne flere ruter. Jeg talte tidligere på eftermiddagen om en København-Ålborg-rute. Alt dette kommer an på trafikudviklingen og på folks valg mellem en række muligheder. Det nuværende folketing kan jo ikke forpligte et folketing i midten af 1990'erne eller år 2005, eller hvornår ved jeg, til at give den eller de ruter det og det tilskud. Det kan et folketing, der sidder til den tid, bestemme, og jeg er sikker på, at det også vil være ansvarsbevidste borgere, der sidder til den tid, og som ikke vil have nogen som helst interesse i at falde vendelboerne eller vestjyderne i ryggen.

Hr. Tommy Dinesen siger, at det betyder et tilskud til erhvervslivet, at man skal medregne fordelene for erhvervslivet, og at man bare skal sige det. Ja men det er da ikke stukket under stolen. Der står jo, hvilke beløb der er regnet med på den konto, så der er ikke nogen, der har undladt at sige det. Men i virkeligheden er det ikke et tilskud til erhvervslivet, det er et tilskud til forbrugerne. Det er billigørelse af varerne. Hr. Tommy Dinesen har måske hørt om begrebet konkurrence. Når transporten bliver billigere for alle, bliver alle nødt til i fremtiden at regne med de lavere transportomkostninger, og

[Ministeren for offentlige arbejder]

ingen i et konkurrencesamfund vil kunne tillade sig den luksus bare at putte den mindre omkostning i lommen.

Jeg bestrider absolut, at der skulle blive et resultat på 10.000 arbejdsløse ud af en fast forbindelse; jeg er overbevist om, at det bliver adskillige gange 10.000 den anden vej. Selvfølgelig har vi ikke regnet udgifter til dagpenge med til nogle, vi ikke tror bliver arbejdsløse, men jeg skal benytte lejligheden til at gøre opmærksom på, at vi heller ikke i beregningerne har medregnet sparet arbejdsløshedsunderstøttelse til dem, der med garanti kommer i arbejde i byggeperioden. Sådan regner vi ikke; vi er nemlig realistiske. Vi har ikke regnet denne klart sparede udgift med, og det fremgår også af rapporterne.

Lad mig endelig i forbindelse med beskæftigelses hensyn erindre om, at vi allerede i begyndelsen af 1990'erne og helt klart i midten og anden halvdel af 1990'erne kommer ind i så små årgange, at alt efter min overbevisning – men det er et langt kig ud i fremtiden – peger på, at vi får mangel på arbejdskraft i dette land og ikke det modsatte.

Hr. J. K. Hansen sagde ikke meget i sin anden omgang, som jeg ikke kan tilslutte mig. Det er da klart, at ikke alle får bil. Min prognose var den, at antallet af husstande med mulighed for daglig benyttelse af egen bil vil stige fra 60 pct. til 70 pct. eller måske op til 75 pct. Jeg er helt enig med hr. J. K. Hansen i, at vi skal have en fremragende kollektiv trafik i dette land. Og jeg kan henvise til, at jeg i de 2½ år, jeg har haft mit nuværende embede, ikke alene ikke har hindret det, men tværtimod har gjort alt, hvad jeg har kunnet, for at fremme det.

Dette skal også være et svar til fru Elisabeth Bruun Olesen, som sagde, at den kollektive trafik er utrolig dårligt udbygget mange steder i landet. Jeg kan absolut ikke anerkende udtrykket »utrolig dårligt«. Jeg vil på den anden side ikke sige »godt nok« – hvornår er noget godt nok? – men relativt, i forhold til, hvad det var for 10–20–30–40–50 år siden, eller i forhold til, hvad det er i andre lande, har vi i dag en fremragende udbygning af den kollektive trafik. Det er ikke godt nok – lad os gøre det bedre. Lad os bringe de økonomiske muligheder til veje for, at vi kan gøre det bedre. Men jeg er enig med begge disse ordførere i, at den kollektive trafik ikke skal nedprioriteres.

Må jeg her stærkt understrege, at anlægget af en fast forbindelse over Store Bælt er et meget afgørende led i forbedringen ikke mindst af den kollektive trafik. Uanset hvor fra og hvortil man rejser og skal passere Store Bælt, vil det blive en besparelse på et sted mellem 1 og 1½ time for den kollektive trafik.

Hr. J. K. Hansen gentog i øvrigt nogle af sine punkter, som jeg har erklæret mig enig i. Vi skal jo også huske, at der foregår kollektiv trafik på vejene; det er jo ikke al kollektiv trafik, der foregår i skibe eller på skinner.

Jeg skal give hr. J. K. Hansen medhold i, at jeg med de penge, jeg manglede i fjor til visse undersøgelser, fik et tilbud fra socialdemokratiet. Det vil jeg kvittere for; det er korrekt. Vi følte altså ikke, vi kunne lave statsunderskuddet større med dette beløb, men hr. J. K. Hansen har klart et point her.

Hr. Nør Christensen og hr. Ikast var i første runde inde på Øresund. Jeg var i en kort replik oppe at sige noget om det og vil blot sige nu her principielt, at Danmarks placering, som den nu engang er på landkortet, efter min overbevisning medfører, at det vil være en fordel for os at blive knyttet sammen med den skandinaviske halvø ved fast forbindelse og med de lettelser i samkvemet og i økonomien, som dette vil medføre. Danmarks placering tilsiger os både turist- og erhvervsmæssigt, økonomisk, socialt, kulturelt og politisk at knytte os trafikalt, tidsmæssigt og økonomisk tættere til vore nabolande; så vil vi bedst være i stand til at tjene det danske samfund og udføre den rolle, vi naturligt har.

Dermed er jeg inde på noget, hr. Svend Erik Hovmand omtalte. Man skal ikke stirre sig blind på denne ene fikserede linje, sagde han. Selvfølgelig skal man ikke det. Hr. Svend Erik Hovmand vil nok også give mig ret i, at det fremgår af redegørelsen, at det ikke er regeringens hensigt at stirre sig blind på den. Jylland er stadig hovedlandet – og det siger jeg ikke, fordi jeg er valgt i Jyllands hjerte, nemlig i Silkeborgkredsen – men undlader vi den faste forbindelse over Store Bælt, vil – med eller uden fast forbindelse over Øresund – Sjælland og Sydhavsørerne blive knyttet til den skandinaviske halvø, og Fyn og Jylland vil blive knyttet til Tyskland. Det er en uundgåelig opdeling af Danmark, som vi hverken økonomisk, turistmæssigt,

[Ministeren for offentlige arbejder]

socialt eller politisk kan være spor interesse-ret i.

Til sidst er der spørgsmålet: har vi råd til det? Hr. Bilgrav-Nielsen påstår fanatisk, at det har vi ikke, og at der er tale om en prioriteringsdebat. Jeg benægter det. Jeg gentager, hvad jeg sagde før: ikke én anden drifts-udgift i staten vil blive forringet, enten vi bygger den faste forbindelse eller ej, og jeg skal i øvrigt om dette henvise til økonomernes rapport. Den kan hr. Bilgrav-Nielsen naturligvis afvise. Regeringen tilslutter sig den.

Har vi råd til det? Er det en god forretning eller en dårlig forretning? Jeg mener, at bl.a. køen af ivrige långivere foruden økonomernes rapport er et tegn på, at de i hvert fald tror, det er en god forretning. Så sent som i morges havde jeg en første samtale med direktøren for Den nordiske Investeringsbank, men han er kun én ud af en lang række indenlandske og udenlandske fonde, konsortier, banker og andre ivrige långivere, der gerne vil investere i det, fordi de ved, det er en sund forretning. Hvad gjorde vi i 1930'erne, hvor der var en krise, som kradsede – ganske meget voldsommere endda end den nuværende? Da byggede vi både Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen. Det var i 1930'erne, kære medlemmer af folketinget. Har vi fortrudt det? Nej, vi har dubleret dem begge. Jeg ved da udmærket, at der er den forskel på de to nævnte broer og den, vi nu gerne vil gå i gang med, at der nu skal betales for overfarten, medens der ikke bliver betalt for overfarten ved de andre. Men dette forstærker jo bare min pointe, nemlig at de broanlæg, vi lavede i 1930'erne, skulle betales af skatteyderne. Det anlæg, vi gerne vil lave nu, skal altså betales af brugerne og har ingen negativ indvirkning på statsfinanserne.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Politisk er jeg uenig med hr. Bilgrav-Nielsen, også vedrørende en fast forbindelse over Store Bælt, men hverken ministeren eller andre kan bestride, at det, hr. Bilgrav-Nielsen siger om de finansielle forhold og om, hvorvidt staten har råd til at betale for en sådan investering, har hr. Bilgrav-Nielsen ret i. Staten har aldrig haft dårligere råd til at gå ind i en sådan investering, end den har i dag;

hverken den indenlandske eller den udenlandske gæld har nogen sinde været større. Og så sent som i sidste uge vedtog dette folketing et yderligere lån på 60 mia kr.

Men det var faktisk ikke derfor, jeg kom herop. Jeg havde egentlig forventet, at ministeren her i anden omgang ligesom havde draget en konklusion af denne diskussion, for så vidt jeg vurderer den – og den redegørelse, ministeren er fremkommet med, har jo været ret omtalt – er der overhovedet intet nyt kommet frem under den, intet, måske lige bortset fra, at der nu er en risiko for, at regeringen indgår en aftale med socialdemokratiet om, at vi får en forbindelse udelukkende beregnet på jernbanetrafikken, og så er det, jeg godt endnu en gang vil spørge ministeren: var vi så ikke bedre tjent med, at vi ingenting fik, fremfor en sådan løsning, som kun er at betegne som et prestigeprojekt, og som yderligere vil forstærke DSBs monopol?

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Ja, hvis ministeren ikke svang sig op i første omgang, så gjorde han det vel her i anden eller tredje omgang, hvad det nu var, og nu er det altså helt klart, at det er en efterfølgning af forgængerne. Det skal nu forklares og sandsynliggøres, at dette kan man gøre fuldstændig løst fra, hvad der i øvrigt foregår i det danske samfund. Jeg vil gerne henvise til Nyboe Andersen-rapporten side 83, idet ministeren har forsøgt at dække sig ind under de konklusioner, der her blev draget. Hvad er det, der står i Nyboe Andersen-rapporten? Der står især på side 83, at finansieret på de normale markedsvilkår er der betydelig risiko forbundet med at gå ind i dette projekt.

Hvad betyder nu det? Hvordan skal det forstås? Skal det forstås sådan, at det er et fantastisk godt samfundsøkonomisk projekt, eller skal det forstås sådan, at det er et projekt, som man må sætte spørgsmålstejn ved økonomien i? Ja, vel nærmest det sidste. Det er i samme afsnit, Nyboe Andersen-rapporten siger, at det projekt, som er mest robust over for eventuelle ændringer i trafikprognoser, økonomisk grundlag m.v., er det projekt, som koster godt 5 mia kr., nemlig jernbaneforbindelsen med biltog, og når ministeren

[Bilgrav-Nielsen]

har indskibet sig i den store løsning, den dyreste løsning, bliver han nødt til at acceptere, at den netop i Nyboe Andersen-rapporten har fået det stempel, at den næppe er attraktiv set ud fra den model, hvor det skulle være en privat bygherre, der skulle stå for byggeriet og gøre det på normale markedsvilkår. Kun hvis man går ind og giver den sikring, der ligger i indeksfinansiering, kan der blive tale om, at der med sikkerhed kan være rentabilitet i foretagendet; så det kunststykke at fortælle folketinget, at dette kan besluttes helt uden om andre økonomiske sammenhænge, vil heller ikke lykkes for den nuværende minister.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når man hører en gang imellem, at det er så godt med de broer, som er bygget i 1930'erne, kan jeg da godt sige, man skal lade være med at sammenligne Lillebæltsbroen med en eventuel fast forbindelse over Store Bælt. Det hører ingen steder hjemme. Jeg synes også, at når man laver nogle udregninger, der går på, hvor mange færger man skal have f.eks. sammenlignet med én bro, må man konstatere, at de steder, hvor man har bygget broer – med undtagelse af Langeland – har man bygget én ekstra. Ved Ålborg, hvor man har bygget en tunnel, var der en bro i forvejen, ved Lille Bælt har man bygget en bro mere, og man kan konstatere, at det er bilisterne, der har tjent på det.

Når ministeren hidsede sig mere op i denne omgang, ville han ligesom sige, at der ikke var nogen, der blev arbejdsløse, men på de sidste sider i Nyboe Andersen-rapporten står der noget med, at der er 6.300, der bliver arbejdsløse, og jeg kunne komme betydelig højere op, hvis jeg ville. Det vil jeg ikke, for det gavner ikke noget. Men når ministeren – og ministre er nogle, man skal stole på, er der nogle der mener i hvert fald – nu i Sverige, i Norge og i Reykjavik lover nogle broer og tunneler under Øresund, mener jeg, man skal tage dem med, for de må da influere på det hele, og jeg vil da også fastholde, selv om jeg langtfra er økonom, at det er da samfundsøkonomisk, hvis der er 5.000 eller 10.000 mennesker, der skal have arbejdsløshedsunderstøttelse, og det drejer sig om ½–1

mia kr. om året. Det er vel også en slags penge, man bør regne med.

J. K. Hansen (S):

Der er et par af ordførerne, der har nævnt den belastning, dette vil være for statsfinancerne. Nu er det jo sådan, at vi i vores forslag har foreslået en lånefinansiering gennem ATP og LD, og hvis man følger – og det følger jeg næsten at man godt kunne tænke sig at gøre – vores udspil omkring den faste jernbaneforbindelse, som det vil koste omkring 4½ mia kr. at bygge, og byggeriet så gennemføres på 5–6 år, vil det sige, at med en løbetid på f.eks. 30 år ville DSB, hvis det er dem, der er bygherren, faktisk kunne tåle en realrente helt oppe på 5,6 pct. Og når vi ser realistisk på det, er en forrentning af et sådant lån på 3½ pct. nok det mest sandsynlige. Det vil sige, at de årlige udgifter for den, der skulle drive anlægget, f.eks. DSB, bliver 250–260 mill. kr., og hvis man så ser på de nuværende udgifter til jernbanefærgen på Store Bælt, så er de omkring 350 mill. kr. om året. Med andre ord ville DSB spare omkring 100 mill. kr. om året. Jeg synes, det er en god forretning.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Hr. Dohrmann siger, at staten har dårlige råd i dag til at investere, og det bestrider jeg ikke, men jeg hævder på ny, at det ikke er staten i betydningen statskassen eller skatteyderne, der her skal investere. Det er nogle långivere, der skal investere, ikke i forbrug, men i en meget fremtidsrettet, sund forretning. Nogle skal altså investere, og de er mere end villige til det. Brugerne skal betale, men ikke i deres egenskab af skatteydere og altså ikke via statskassen, via statsregnskabet, og derfor går regnestykket op.

Jeg har ikke sagt, som hr. Bilgrav-Nielsen siger, at dette kan vedtages uden om alle andre økonomiske sammenhænge. Vi siger jo i slutningen af 1983-redegørelsen, at det skal passes ind i de økonomiske sammenhænge, og vi i regeringen og tydeligvis også socialdemokratiet og økonomerne er kommet til det resultat, at det nu kan hænge sammen. Jeg er helt uenig med hr. Bilgrav-Nielsen, når han siger, at det, der står på side 83 i Nyboe Andersen-rapporten, og som er citeret, skulle

[Ministeren for offentlige arbejder]

være Nyboe Andersen-rapportens hovedkonklusion. Det er det ikke. Jeg er ikke uenig i den citerede sætning, men det er kun én ud af mange ting, som kan udlæses af denne rapport. Professor Nyboe Andersen har for øvrigt selv fortolket, hvad han udlæser af den, og skal vi tage ham som vidne – og det synes jeg da vi skal – så har han sagt, at en biltogsløsning er sammenlagte overfarter overlegen; jeg husker ikke, i hvilken grad eller hvilken potens, men det var med en enorm overvægt. Jeg har aldrig bestridt, og det bestrides heller ikke i redegørelsen, at biltogsløsningen, hvis man kun ser økonomisk på det, er den hurtigst og bedst forrentede. Så er det op til folketinget at bestemme, om det af den grund er den, man vil vælge, eller en anden. Jeg er åben over for det.

Jeg må sige til hr. Dohrmann, som pludselig talte om prestigeprojekt, sådan lidt hånligt, at hvis der endelig skulle være tale om et prestigeprojekt, så må det da være den løsning, hr. Dohrmann foretrækker, og som jeg personlig også foretrækker. Det må da være den, der er mest prestigebetonet. Men jeg synes ikke, der er tale om et prestigeprojekt, og hvis man endelig vil hænge sig fast i det ord, er det i hvert fald prestige for landet, for Danmark, for dansk ingeniørkunst, for dansk beskæftigelse. Hvis det bliver et turistmål tilligemed, er det da bare en sidegevinst, vi skal glæde os over.

Må jeg sige helt klart: regeringen har ikke lagt sig fast på en bestemt løsning. Det behøver ikke at hindre, at enkelte partier eller enkelte medlemmer af regeringen siger, hvor deres sympati mest ligger, indtil vi har fået de sidste sammenhænge undersøgt og talt os til rette, men åbenheden, som er tilbudt i redegørelsen og gentaget i dag, er fuldt ud til stede.

Til hr. Tommy Dinesen kan jeg sige, at jeg har ikke lovet nogen noget som helst i Nordisk Råd. Jeg har for nylig haft lejlighed til at genlæse det ordrette referat af debatten i Nordisk Råd her for et par måneder siden, og der er ikke lovet noget som helst. Der er givet udtryk for nogle synspunkter og nogle ønsker, men jeg har ikke noget at love nogen, som folketinget ikke står bag, det ved hr. Tommy Dinesen udmærket, og derfor skal han ikke frygte for troværdigheden.

Jeg kan tilslutte mig det, hr. J. K. Hansen sagde i sidste omgang om den låntagning,

som socialdemokratiet pegede på i fjor. Jeg synes, det var et meget interessant og et meget velkomment forslag. Det kan være, det ender med det, og det kan være, det ender med noget andet. Det kan være, det ender med en blanding af det og noget andet. De betragtninger, hr. J. K. Hansen fremførte, gælder efter min bedste overbevisning også for låntagning, selv om det kommer andre steder fra, men som sagt hilser jeg med stor glæde, at disse fonde, som jo også har et investeringsbehov og dermed et investeringsproblem, kommer i betragtning i allerhøjeste grad. Uanset hvilken låneform folketinget end bestemmer sig for, vil det under alle omstændigheder være en fordel, at disse fonde har meldt sig blandt de interesserede, og jeg vil tro, at disse fonde også er så ansvarsbevidste, at de har forstået, at det er en god forretning.

Der kunne siges endnu meget mere om dette, men jeg håber ikke, at kommende korte bemærkninger skal kalde mig herop oftere. Det er min hensigt, at vi nu skal i gang med arbejdet, med at snakke os til rette og så handle.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg skal blot rette en misforståelse, ministeren lige har gjort sig skyldig i. Jeg brugte betegnelsen prestigeprojekt udelukkende om en ren jernbaneforbindelse, og jeg vil godt endnu en gang advare ministeren mod overhovedet at tænke på noget sådant. Det vil simpelt hen være en skandale, hvis regeringspartierne og socialdemokraterne bliver enige om at indgå en aftale, hvorefter man etablerer en ren jernbaneforbindelse. Det vil være spild af penge, det vil være et prestigeprojekt, det vil være noget, der er langt, langt værre, det vil være spild af penge, det vil være uansvarligt, det vil simpelt hen ikke være acceptabelt, og vi vil gøre alt, såfremt en sådan vedtagelse skulle komme i stand, for at få den kuldkastet. Vi vil forsøge at samle underskrifter i folketinget og alt muligt for at få forslaget udsat og udsat, lige så længe det overhovedet kan lade sig gøre, og derfor vil jeg advare ministeren mod at indgå en sådan aftale.

(Kort bemærkning).

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 Storebæltsforbindelse.

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-