

[Hans Hækkerup]

for os har været det afgørende, har imidlertid været at sige, at der er en lang række grupper i dette samfund, som godt kan bære dem, men at der så sandelig også er nogle grupper, der ikke kan bære dem, og det er dem, vi mener vi skal hjælpe.

Jeg forstod hr. Dohrmann sådan, at Fremskridtspartiet nu var indstillet på at stemme for højere sociale ydelser, og det synes jeg var et positivt tilsagn.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til skatte- og afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af lovforslag nr. L 177:

Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt.

Af ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen).

(Fremsat 21/1 87).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Søgaard (S):

Det ses jo ofte, at en god sag modnes, når man har haft gentagne behandlinger af den, og vi må jo nok sige, at den, vi i dag behandler, har været endevendt mange gange. Vi er nu efter vor opfattelse helt fremme ved målstregen. Der er jo et stort politisk flertal, som står bag aftalen om gennemførelse af en fast Storebæltsforbindelse, og jeg tror ikke, befolkningen vil forstå det, hvis en vedtagelse her i Tinget ikke også følges op af en igangsættelse af byggeriet.

Der har jo op gennem årene været foreslået forskellige løsninger. De er alle blevet ku-

legravet, og vi er altså nu endt i det lovforslag, som foreligger her.

Men det er jo ikke alene Storebæltsforbindelsen, det drejer sig om. Det er en væsentlig del af den samlede trafikudvikling for hele landet, der med dette forslag lægges op til. Jeg tror heller ikke, at vore nordiske venner vil forstå os, hvis vi så tæt på målstregen og med deres egen trafikudvikling i mente ikke kommer igennem med det projekt, der her foreligger, og som må siges at være et af nøgleområderne i den overordnede trafikplanlægning mellem Skandinavien og det øvrige Europa.

Alle rimelige undersøgelser har været foretaget, og de tekniske og miljømæssige for- bedringer i forhold til 1973-loven er indbygget i det nye forslag; det skal bl.a. sikre en uændret vandgennemstrømning i Storebælt. Vi har fra vores side meget stærkt præciseret, at havmiljøet i forbindelse med byggeriet ikke må forringes, og vi vil meget nøje følge udviklingen på dette område.

Baggrunden for lovforslaget er den politiske aftale, som er indgået mellem regeringen og Socialdemokratiet. Vi har lagt megen vægt på at få den kollektive trafik ført frem så hurtigt som muligt, som det fremgår både af den politiske aftale og af lovforslaget. Det sker ved etableringen af en jernbaneforbindelse som 1. etape gennem en sænketunnel over Østerrenden og via en lavbro over Vesterrenden, og derefter fortsætter man med en 2. etape med motorvejsforbindelsen ca. 1 år før færdiggørelsen af jernbanedelen. Her bliver det jo enten højbro eller tunnel, hvad angår Østerrenden, og motorvej på lavbroen over Vesterrenden.

Selskabsformen er lidt anderledes konstrueret end i 1973-loven, men dækker i realiteten det samme, nemlig at staten ejer aktiekapitalen. Vi er ifølge aftalen, som det fremgår af lovforslaget, også enige om, at ministeren kan pålægge det aktieselskab, der allerede er dannet, at opretholde en bilfærgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland over Kattegat og tilsvarende mellem Spodsbjerg og Tårs.

Derudover er det i aftalen fastslået, at den trafikale forbindelse mellem Århus og Ålborg gennemføres som motorvejsforbindelse senest i 1993. Endvidere skal vejforbindelsen udbygges i Vendsyssel til færdiggørelse senest i 1996. Udbygningen skal ske i overensstemmelse med de resultater af planlægningsar-

[Søgaard]

bejdet, som Vejdirektoratet, Nordjyllands Amtskommune og de berørte kommuner kommer frem til.

Det er også nedfældet i aftalen, at gode vejforbindelser skal sikres til den eller de færgeruter, som skønnes at kunne opretholdes på længere sigt.

I hele planlægningsfasen omkring Storebæltsforbindelsen skal Korsør og Nyborg kommuner og de berørte amtskommuner inddrages af hensyn til deres specielle lokale interesser. De lokale beskæftigelsesmæssige overgangsproblemer vil jo især berøre Korsør Kommune, og derfor skal der ved udflytning af statslige arbejdspladser tages særligt hensyn hertil; regeringen må i enhver sag om udflytning inddrage Korsørområdet i overvejelserne. Det samme gælder for disponeringen af de arealer, der bliver ledige ved færgefartens ophør. Også her skal de to kommuner tilgodeses.

Det pålægges endvidere ifølge aftalen DSB at optage forhandlinger med personaleorganisationerne med henblik på at sikre færgetrafikkens opretholdelse til tidspunktet for åbningen af den faste forbindelse, samtidig med at man i videst muligt omfang sikrer de ansatte genbeskæftigelse.

Men der er i hvert fald én ting, som vi ikke har med i aftalen, og som jeg godt vil spørge ministeren om. Det drejer sig om, at jeg i dag ser i Kalundborg Folkeblad, at DSB nu satses så meget på Storebælt – efter artiklen i hvert fald – at man vil udskyde eltogsforbindelsen mellem Kalundborg og Roskilde. Det er muligt, ministeren ikke kan svare på dette i dag, men det vil vi så senere tage op i udvalget.

Vi kan anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Ikast (KF):

Det er vel få projekter, der i Folketinget har været behandlet så meget som dette. Derfor er vi i Det Konservative Folkeparti lykkelige for den aftale, der blev indgået i juni måned sidste år, og som vi har det første resultat af til behandling i dag i det høje Ting.

Fra Det Konservative Folkepartis side anser vi det for at være krumtappen i hele den trafikstruktur, som Danmark skal have inden år 2000. Det er hjørnestenen i hele udviklingsprojektet, vi går i gang med med vedtagelsen af dette lovforslag, som forhåbentlig

sker hurtigt. Der er for mig ikke tvivl om, at forslaget med sikkerhed går gennem Tinget med det flertal, der i dag er for det.

Det er jo ikke alene det, at vi med dette projekt syr Danmark sammen, men det bliver en af hovedhjørnestenene i trafiknettet mellem Skandinavien og vore EF-partnere. Derfor er det nødvendigt, at vi bygger efter nutidens krav, så det færdige resultat kan holde mange år frem i tiden. Der er heller ikke to meninger om, at strukturen og hele aktieselskabets opbygning er rigtigt valgt, ligesom vi kan stå bag hele finansieringsformen.

Når vi ser Storebæltsforbindelsen som hjørnestenen i trafikstrukturen, må det ses sammen med de andre aftaler, regeringen og Socialdemokratiet har indgået, nemlig om udbygningen af hele hovedvejsnettet, så motorvejsforbindelserne samtidig med, at Storebæltsprojektet står færdigt, også er klar, således at man kan køre fra grænsen til Ålborg og videre til Hirtshals og Frederikshavn, fra Kolding til København og fra Helsingør til Rødby. Hermed har vi en totalt effektiv trafikstruktur.

Det vil medføre, at den kollektive trafik bliver betydelig mere attraktiv, end den er i dag; heri er vi enige med Socialdemokratiet. Når man fra centrum af de fleste jyske byer kan nå centrum af København på mellem 2½ og 3 timer, kan denne forbindelse konkurrere med alle andre trafikformer, hvad vi gerne ser.

Samtidig må vi sige, at i det øjeblik billeden står færdig, så man kan køre over på gummihjul – og lad det ske hurtigst muligt! – betyder det en besparelse for det danske erhvervsliv på et sted mellem 500 og 600 mill. kr. om året på grund af kortere ventetid, og det er så stort et beløb, at vi simpelt hen ikke kan udskyde projektet.

Vi må også se på, at der bliver tale om en betydelig større trafiksikkerhed, idet vi ikke længere skal jage over henholdsvis Jylland og Fyn for at nå Sjælland. Hvert sekund døgnet rundt kan broen eller tunnelen, afhængigt af, hvilken trafikform man vælger, passeres.

Vi er endvidere glade for, at den løsningsmodel, der arbejdes med, er miljøneutral, således at vi ikke ødelægger naturen i Østersøen, men derimod sikrer det samme liv blandt fiskene, som findes i dag.

[Ikast]

Vi kan fra konservativ side give lovforslaget de allerbedste anbefalinger. Lad os få det kørt hurtigt igennem og få forbindelsen etableret hurtigst muligt!

Svend Heiselberg (V):

Forud for dette lovforslag har der været ført årelange diskussioner og forhandlinger om en fast Storebæltsforbindelse. Mange synspunkter har været gjort gældende, senest i forbindelse med regeringens redegørelse, der blev debatteret her i Folketinget den 17. april 1985, og hvor partierne havde lejlighed til at fremføre de ønsker, de havde, og de hensyn, der skulle tages, såfremt redegørelsen skulle danne mønster for en politisk aftale.

Ca. 10 måneder efter redegørelsen kom den politiske aftale om en fast forbindelse over Storebælt i hus. Som i de fleste politiske aftaler har man forsøgt at tage de flest mulige hensyn. Mit parti havde gerne set, at aftalen havde indeholdt, at jernbaneforbindelsen og vejforbindelsen skulle gennemføres samtidig. Hvis det kommende arbejde skulle vise, at der er store fordele og besparelser ved at gennemføre projektet i én og samme etape, vil det kun glæde os, og skulle der så være et ønske derom, vil Venstre være til at få i tale – sagt i al beskedenhed.

Det har vel heller ikke været nogen hemmelighed, at Venstre har været betænkeligt ved, om trafikbalancen i Danmark skulle blive forrykket ved de store investeringer i den faste forbindelse, men vi er tilfredse med, at denne betydningsfulde afgørelse om den fremtidige forbindelse over Storebælt ikke forrykker det trafikale danmarkskort.

For Venstre er det helt afgørende, at vi fastholder takstniveauet, således at der fortsat kan drives færgerute både nord og syd for Storebælt, at vi styrker Danmarksvejen i øst mellem Skandinavien og Kontinentet, og at vi styrker motorvejsforbindelsen til det nordjyske område.

Dagens beslutning handler altså ikke om at centralisere trafikken, men om at bevare og udbygge et trafiksystem med skyldigt hensyn også til yderområderne på det trafikale danmarkskort.

Venstre har ikke en forudindtaget holdning til, hvordan den endelige vejforbindelse over Bæltet skal være. Vi vil se og vurdere de tekniske forslag, når de til sin tid foreligger.

Men på ét område har vi en forudindtaget holdning, nemlig på selve miljøområdet. Vi må kræve den størst tænkelige sikkerhed for, at der ikke sker negative påvirkninger af havmiljøet, at vi ikke hindrer den nødvendige gennemstrømning til Østersøen, således at saltindholdet mindskes. Vi har med et område at gøre, som er meget sårbart på grund af, at cirka 100 millioner mennesker udleder deres urensede kloakvand og slam samt kemiske affaldsstoffer i Østersøen. Her kan man tale om miljøforurening, så det batter, og her har vi en opgave, nemlig den at få Østersølandene til at betragte miljøproblemerne på en helt anden måde end den, vi kender til.

Til sidst vil jeg blot sige, at det er Venstres håb og ønske, når vi anbefaler dette lovforslag til vedtagelse, at Folketinget så har beredt vejen til at knytte landsdelene sammen på en sådan måde, at Danmark som nation må få glæde af beslutningen, og at de økonomiske investeringer ikke bliver for belastende.

Venstre kan anbefale lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil godt spørge hr. Svend Heiselberg, om han vil forklare mig – og det må jo blive med få ord, når det er en kort bemærkning –: hvorved adskiller Danmarks økonomiske situation i dag sig fra situationen i 1978 på så afgørende vis, at Venstre i dag, i modsætning til i 1978, vil anbefale, at dette projekt nu går i gang? Jeg husker ikke helt præcist, hvad vores betalingsbalanceunderskud var i 1978, men det kan være, det var ca. 10 mia. kr. lavere end i dag. Hvad er Venstres egentlige økonomiske begrundelse?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Vi har jo en økonomisk ansvarlig regering, hvis økonomiske politik i det væsentlige er blevet støttet af de Radikale, og hvis de fortsætter med det, vil det nok vise sig, at der også bliver grundlag for at gennemføre projektet, men ellers kan hr. Bilgrav-Nielsen egentlig godt have ret.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg takker for bemærkningen om, at jeg egentlig godt kunne have ret. Jeg vil gerne fortolke den sådan, at hr. Svend Heiselberg mener, at jeg faktisk har ret.

Jeg vil gerne spørge hr. Svend Heiselberg, om vi kan vende tilbage til en lille diskussion, vi havde for nogle få uger siden om anvendelsen af de offentlige – de sparsomme offentlige – midler.

Vi står over for nogle kæmpemæssige investeringer i miljøsager, i miljøsikring, i forureningsbekæmpelse. Hr. Svend Heiselberg udtalte sig utvetydigt til fordel for, at vi reserverede de mange milliarder til en sikring af miljøet i Danmark, før vi gik i gang med at bygge en fast forbindelse over Storebælt. Står hr. Svend Heiselbergs ord til troende?

Tommy Dinesen (SF):

Socialistisk Folkeparti har siden midten af 1970'erne været modstander af en fast forbindelse over Storebælt. Baggrunden herfor er de regionale skævheder, som en fast forbindelse kan medføre, forstået således, at Nord- og Midtjylland, Lolland-Falster og det nordlige Sjælland nemt kunne risikere ikke at være blandt de områder, hvor nyt industri- og boligbyggeri vil blive placeret i fremtiden.

Et andet argument imod en fast forbindelse er, at de arbejdspladser, der er på færgerne og i færgebyerne, vil forsvinde, ikke bare i Korsør og Nyborg, men også i områderne ved Spodsbjerg-Tårs, Kalundborg-Århus, Sjællands Odde-Ebeltoft, Grenå-Hundested, Juelsminde samt Rødby, hvor der i dag eksisterer færgeoverfarter. Ligeledes vil en afsmitning på de værftsbyer, hvor færgerne bygges og repareres, vise sig, når færgebyggeriet stopper.

Noget tyder på, at regeringen og Socialdemokratiet har erkendt disse argumenter, for i aftalen mellem regeringen og Socialdemokratiet står der, at Spodsbjerg-Tårs-ruten skal fortsætte. Ligeledes skal der ifølge lovforslaget være mindst én Kattetrute tilbage. Nordjyderne får endvidere bygget en motorvej, som skal være færdig samtidig med færdiggørelsen af de faste Storebæltsforbindelser. Man må derfor konstatere, at regeringen og Socialdemokratiet er klar over, at der vil blive regionale skævheder med en fast for-

bindelse. Man har altså lyttet til nogle af de argumenter, som bl.a. SF har fremført.

SF stemte i 1984 for et radikalt forslag om en udbygning og sammenlægning af færgeoverfarterne ved Knudshoved. Denne udbygning er nu stoppet ved aftalen mellem regeringen og Socialdemokratiet.

På SFs landsmøde i 1985 blev der vedtaget en udtalelse, hvori der bl.a. stod: »Hvis der – imod al sund fornuft – skulle vise sig et flertal for en fast forbindelse over Storebælt, vil SF i en sådan situation arbejde for, at der skabes et flertal imod, at der bliver tale om en bro. Det afgørende i denne forbindelse må være at styrke den kollektive trafik og sikre miljøet.«

I maj 1986 kunne man så i dagspressen konstatere, at regeringen og Socialdemokratiet ikke kunne blive enige om, hvilken løsning og hvilket projekt man skulle vælge på Storebælt. Regeringen ville have en forbindelse med veje og skinner, mens Socialdemokratiet først ville have en tunnel til tog og senere en udbygning til bilkørsel.

På det tidspunkt diskuterede vi i SFs folketingsgruppe forhandlingssammenbruddet mellem parterne. Her konstateredes det, at der var et flertal for en fast forbindelse over eller under Storebælt, og hvis SFs landsmødebeslutning skulle have nogen virkning og partiet have indflydelse på den endelige beslutning, var det nu, der skulle gives en melding til offentligheden.

I en pressemeddelelse udtalte gruppen derfor følgende – og jeg citerer tre punkter:

- »1. at alle miljøproblemer er undersøgt, og at svarene på dem er tilfredsstillende, herunder også undersøgelser af en boret tunnel under havbunden,
2. at så mange overfarter som muligt bevares for at forhindre regionale skævheder og for at mindske arbejdsløsheden i de berørte områder, og
3. at de, der bliver arbejdsløse i forbindelse med den faste forbindelses ibrugtagning, sikres rimelige fratrædelsesvilkår efter forhandling med organisationerne.«

Den løsning, som vi kunne acceptere, er den, som kaldes 1. etape, altså togtunnelen.

Forhandlingerne mellem de to parter blev genoptaget, og beslutningen blev en socialdemokratisk model. I Jyllands-Posten blev den daværende trafikminister, hr. Arne Melchior, kritiseret for forliget, men han skrev, at den

[Tommy Dinesen]

socialdemokratiske model var den eneste mulighed, bl.a. fordi der var et flertal, hvis regeringen havde sagt fra, så på baggrund af SFs landsmødebeslutning og folketingsgruppens udtalelser fik SF indirekte indflydelse på det endelige projekt.

SF vil stadig forsøge at forhindre en fast forbindelse til bilkørsel, og vi vil endvidere fortsætte kampen for, at Østersøen kan bevares som et hav med både fisk og planter. Flere undersøgelser, bl.a. fra Fiskeriøkonomisk Institut i Esbjerg, viser, at en bro eller en tunnel lagt på havbunden kan medføre, at vandgennemstrømningen til og fra Østersøen vil få dårlige muligheder, hvilket betyder mindre ilt og salt i Østersøen og de indre farvande.

Meget tyder på, at en tunnel lagt på havbunden eller bropiller vil hindre vandudskiftningen – med den følgevirkning, at gydepladser til fisk vil forsvinde, som det bl.a. er påpeget af fiskeriorganisationer i Vestsjællands og Bornholms amter samt af Sportsfiskerforeningen og Danmarks Naturfredningsforening.

Ministeren for offentlige arbejder har i flere svar på spørgsmål fra undertegnede sagt, at man for at bevare fiskene og planterne vil udgrave bl.a. revet ved Korsør og måske Sprogø. Her siger vi stop. Ingen kan garantere for, at dette vil hjælpe ret meget i det hele taget.

Derfor vil SF blive ved med at kæmpe for den miljørigtige løsning, nemlig en boret tunnel under havbunden.

I Storebæltprojektet skal der bruges mange milliarder kroner. Miljøet er dog den vigtigste faktor. Det afgørende må ikke blive, om man kommer en halv time hurtigere fra den ene ende af landet til den anden.

Bilgrav-Nielsen (RV):

De lyriske toner har jo allerede været anslået, og det er sædvanligt for debatter om de store trafikprojekter. Hr. Søgaard og hr. Ikast førte an, og jeg vil da gerne føje til, at kunsten ikke er at indgå aftaler om en fast forbindelse over Storebælt; kunsten er at gennemføre dem.

Den lov, vi har i øjeblikket, blev vedtaget i 1973. Der er intet sket siden, så for så vidt risikerer vi heller ikke noget ved nu at vedtage en ny lov.

Spørgsmålet er, om der i den økonomiske og den trafikale situation og om der i det forslag, der er fremlagt, er noget afgørende nyt, som kan føre til, at man i modsætning til tidligere kan gennemføre det, man nu vil beslutte. Jeg tror det ikke. Forslaget er bygget over den gamle læst, den kombinerede forbindelse, og man har sågar fastholdt en vanvittig og uigennemførlig og måske til tider uanvendelig højbro over Østerrenden – er det 80 m, man skal op over vandet?

Jeg har set, at man har koblet jernbaneforbindelsen fra og dermed mener at kunne gennemføre et broprojekt, som har færre bropiller og derfor udgør en mindre spærring for sejladsen i Østerrenden. Det ser troligt nok ud, men tilbage står, at man vil føre trafikken op i 80 meters højde. Hvad vil man derop efter, må jeg spørge. Alle ved i dag meget bedre, end man gjorde for – hvad bliver det? – 15-16 år siden, at det er muligt at lave et tunnelanlæg også for den bilende trafik under Østerrenden.

Jeg har hørt noget om, at når man vil bygge en bro, så er det, fordi kun en bro kan betragtes som et monument, det kan et tunnelprojekt ikke. Mennesker vil ikke ned i tunneler, siger man, de vil køre på broer. Det bliver ikke en bro over Østerrenden i sædvanlig forstand. Det bliver en kørebane 80 m over vandet, men formentlig i et ret lukket system for at sikre imod vindpåvirkning og den slags.

På Vejle Fjord ved vi hvad der sker, når vinden er hård ved et broprojekt – broprojektet over Vejle Fjord er halvt så højt som det, man taler om på Storebælt – så lukker man broen og viser trafikanterne ned gennem Vejle by. Det kan gå an, det er en mulighed. På Storstrømmen ligesådan: man viser trafikanterne ned over den gamle bro, når vinden er hård.

Hvad vil man gøre på Storebælt? Ja, man kan henvise til Vognmandsruten. Det bliver måske meget interessant, for den vil være konkurrencedygtig. Der kan man komme over til den halve pris. Man kan nå at få spist madpakken og være udhvilet til at fortsætte på den anden side.

Det Radikale Venstre har forstået, at Socialdemokratiet ved denne aftale er løbet fra aftalen om at sammenlægge færgefarten på Storebælt. Det beklager vi. Vi stiller os ikke hen og lægger armene over kors af den

[Bilgrav-Nielsen]

grund, men vil godt deltage i en diskussion om en fast forbindelse over Storebælt, forudsat at det er en fast forbindelse for jernbanetrafikken, der er klart adskilt fra vejtrafikken, og forudsat at de miljømæssige problemer, som professor Lundgren – i øjeblikket vel vores førende ekspert på dette område – helt klart har fortalt ikke er løst med det forlig, der er indgået, bliver løst. Det er ikke nok, som hr. Søgaard siger, at sikre uændret vandgennemstrømning. Det sikrer ikke uændret miljø, siger professor Lundgren.

Jeg vil gerne spørge Socialdemokratiet og regeringspartierne: vil man virkelig nu, få uger før regeringen er forpligtet til at fremlægge en plan, som sikrer havmiljøet omkring Danmark, spille ud med det her forslag, som er brygget sammen i juni måned, længe før vi vedtog dagsordenen om havmiljøet? Vil man virkelig se stort på den miljødagsorden, som fører til den miljøhåndlingsplan, der nu skal komme, og som skal sikre havmiljøet?

Jeg vil opfordre til, at man følger professor Lundgren og bruger de to år, eller hvad der nu skal til, til at opbygge det arbejde og gennemføre de undersøgelser, der skal sørge for, at man får fuld sikkerhed for, hvad der sker. Vil man det, og kan man skaffe fuld sikkerhed for, at der kan bygges et projekt på Storebælt, uden at man forringer havmiljøet, så er Det Radikale Venstre parat til at deltage i en sådan beslutning – forudsat altså, som jeg sagde, at det er en første etape, der er reelt adskilt fra den næste, en første etape, som omfatter en fast jernbaneforbindelse. Det Radikale Venstre er interesseret i at støtte den kollektive trafik; det har vi vist ved finanslovdebatterne i de seneste år. Vi beklager, hvis Socialdemokratiet nu er på vej væk fra den linje, vi så længe har kunnet samarbejde om.

(Kort bemærkning).

Søgaard (S):

Jeg synes, det var et par interessante bemærkninger, hr. Bilgrav-Nielsen kom med, da han stærkt tog afstand fra en broforbindelse, som kommer op i 80 meters højde. Der står heller ikke i lovforslaget, at det er det, der skal laves. Der står, at der er mulighed for en sådan løsning, men også for en tun-

nelløsning, som jeg forstår, at hr. Bilgrav-Nielsen nu er mere interesseret i.

Når hr. Bilgrav-Nielsen er så forarget over denne højbroløsning over Østerrenden, så forstår jeg det ikke rigtig, så må hr. Bilgrav-Nielsen jo have ændret standpunkt, siden han ved 1973-loven var stærkt engageret i det, vi kaldte den store, forkromede løsning, som jo alene var en broforbindelse. Vi er heller ikke løbet fra aftaler om sammenlægning. Det, der har med sammenlægning at gøre, inddrages i videst mulig udstrækning i en kommende Storebæltsforbindelse. Med hensyn til havmiljøet har vi sagt, at vi meget stærkt vil følge den udvikling, der sker på dette område, og ikke begive os ud i noget, som vil ændre de forhold, vi her taler om. Men jeg forstår på hr. Bilgrav-Nielsen, at vi bare skal udsætte det to år endnu, så vil det nok kunne lade sig gøre. Det er nok det, man må tro stadig væk karakteriserer radikal politik.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil da godt spørge hr. Søgaard: når nu man taler pænt om miljøet, hvorfor har man så accepteret, at bildelen skal være en tunnel, der bliver lagt på havbunden, eller en bro? Man går jo allerede bort fra den borede tunnel, når man nu taler meget pænt om det. Den borede tunnel må anses for – så længe det modsatte ikke er bevist i hvert fald – at være den eneste rigtige løsning. Der er man altså allerede på vej ned ad glidebanen, hvis man kan sige det sådan.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg tror, hr. Søgaard ikke helt har styr på det historiske forløb i debatten om Storebælt. Man kan i dag savne visse personer: hr. Holmberg, hr. Guldborg, hr. Horn, hr. Stæhr Johansen.

Hr. Søgaard må have studeret de tidligere debatter om Storebæltsforbindelsen. Hr. Søgaard har meget høj anciennitet her i Folketinget, og han vil huske, at Det Radikale Venstre fra første færd har vendt sig imod dette højbroprojekt og oven i købet har stillet forslag om en anden løsning vedrørende Østerrenden.

[Bilgrav-Nielsen]

Men det afgørende er miljøspørgsmålet. Det fremgår klart af aftalen, at nu vil man bygge og bagefter søge at sikre miljøet. Hvor er den socialdemokratiske troværdighed henne i hele debatten om havmiljøet, når en fremtrædende ekspert på området kan sige, at det, man har skrevet i loven, ikke sikrer uændret havmiljø? Og når den samme ekspert kan skrive i Ingeniørens Ugeblad den 5. december 1986, at man i dette øjeblik, altså lige før jul, ikke har påbegyndt de undersøgelser, som er nødvendige for at skaffe sig sikkerhed for, at man ikke ødelægger havmiljøet?

Jeg må bede Socialdemokratiet om at tage stilling til dette. Ellers opstår der en forestilling hos mange mennesker om, at Socialdemokratiet ikke reelt interesserer sig for havmiljøet. Det var et problem, Socialdemokratiet skabte, da man for nogle uger siden her i Folketinget stemte imod den dagsorden, der nu fører til, at der skal gøres noget effektivt ved havmiljøet.

Hvor har vi Socialdemokratiet? Vil man give en garanti for, at der ikke på Storebælt bliver gennemført et projekt, som på nogen måde forringer havmiljøet? Kan vi ikke få et klart svar på det?

(Kort bemærkning).

Søgaard (S):

Jeg kommer til at gentage over for hr. Bilgrav-Nielsen, at det ligger helt klart i den politiske aftale, der er indgået med regeringen – det står ganske tydeligt beskrevet i lovforslaget og bemærkningerne til det – hvad det drejer sig om med hensyn til miljøet. Jeg tror, at hverken hr. Bilgrav-Nielsen eller ret mange andre vil kunne komme det nærmere. Jeg har yderligere sagt her i dag, at vi vil følge denne sag op på den måde, at vi vil holde os meget nøje orienterede om, hvad der sker på dette særlige område.

Hr. Tommy Dinesen siger, at bildelen lagt pænt ned på havbunden skulle ændre vandgennemstrømningen. Det er klart, at det er en diskussion, man kan tage op på forskellig måde, men vi har også her lagt vægt på, at det, det drejer sig om, er, at det, der skal lægges ned på havbunden – om det skal ligge under eller i kanten af havbunden, kan vi ikke vide ret meget om – må hænge meget nøje sammen med, hvad der sker med hen-

syn til miljøet og dermed vandgennemstrømningen.

Formanden:

Vi skal snart videre til de ordførere, der ikke har haft chancen endnu.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

I den politiske aftale om Storebælt står der i § 2, at de to etaper udføres hver for sig på en miljømæssigt forsvarlig måde, således at der af hensyn til vandmiljøet i Østersøen sikres uændret vandgennemstrømning. Det har hr. Bilgrav-Nielsen lige påpeget at professor Lundgren er uenig i.

Det andet er, at i samme nummer af Ingeniøren siger cand. scient. Ole Bagge fra Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser, at udgravninger og klapninger kan ødelægge gydepladserne for sild i Storebælt, og at man godt nok har tænkt på Østersøen, men at man har glemt Bælthavet. Hvad siger Socialdemokratiet til det?

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Skal det forstås således, at hvis undersøgelser godtgør, at en tunnel lagt på havbunden ændrer vandgennemstrømningen – den kommer til at rage i hvert fald 10–11 m op; det kan man godt risikere ude på det dybeste stykke – vil man så være interesseret i eller prøve på at lave aftalen om?

Arne Melchior (CD):

Det er en glad dag i dag, og man har lyst til at råbe hurra, men det gør vi jo herinde kun den første tirsdag i oktober. Jeg har da taget dannebrogslag med, som jeg vil overrække til trafikministeren, når jeg går ned efter min ordførertale, for at gratulere ham med, at han har fremsat dette lovforslag, og med, at han har god udsigt til at få det gennemført.

Årtiers diskussioner er forbi, tiden til at snakke er slut, og tiden til at handle er omsider inde. Næst efter aftalen om hybridnettet er denne sag den vigtigste og den glædeligste og den mest fremtidsrettede, Folketinget har beskæftiget sig med inden for trafik og kom-

[Arne Melchior]

munikation, som jo er så vigtig en forudsætning for, at samfundet kan fungere godt.

Der er økonomi og turisme og derfor beskæftigelse, men der er også kulturmæssige og sociale fordele og der er fremtid i det. Når mine børnebørn bliver voksne, vil dette bygningsværk, denne forbedring af dansk samkvem og samfærdsel, stå færdigt, betalt, rentefrit til nye generationer, og når vi i øvrigt efterlader os ganske store underskud, så er det nu en ganske rar tanke.

Jeg har noteret mig i bemærkningerne til lovforslaget, at der forudsiges, at den første etape for den kollektive trafik er færdig i 1992 og anden etape er færdig i 1995. Jeg vil tippe, at når vi først kommer i gang, så kan det endda gå hurtigere, for det her er et projekt, som, når det først er igangsat, aldrig vil blive udskudt, fordi de investerede penge så vil ligge der og trække renter og ikke være til nogen som helst nytte. Man kan ikke som med en længere motorvejsstrækning standse på halvvejen og udsætte det på grund af økonomisk smalhans. Det vil muligvis gå endnu stærkere.

At den kollektive trafik har fået en fordel, er et forhandlingsresultat. Det var ikke det, jeg og CD i sin tid havde ønsket allermest, men jeg synes, det skal være den kollektive trafik vel undt, at den får dette lille forspring. Afgørende er, at der er indbygget en garanti for, at bilsiden kommer med, således at den kollektive og den individuelle trafik får langt bedre forhold, end de har i dag.

Der er talt en del om miljø i dag, alle har talt om havmiljø. Jeg vil erindre om, at også landmiljøet er forudset beskyttet i denne forbindelse, og det er ekstra udgifter i milliardklassen, der er lagt på projektet, så man kan være ganske tryk ved, at der bliver taget hensyn til det.

Jeg lagde mærke til, at hr. Tommy Dinesen ikke sagde et ord om sin landsforening. For et par år siden ville han stille sig i spidsen for en landsforening til bekæmpelse af en fast forbindelse over Storebælt. Det hørte vi ikke noget om i dag, og det ville også have ærgret Aksel Larsen i hans grav, hvis man havde fundet på noget sådant eller havde fået succes med noget sådant.

Når denne landsforening ikke kunne komme op at stå, er det, fordi dette er en ægte, rigtig folkelig løsning. Det er en løsning, som folket er glad for og tilfreds med. Det er en

løsning, der er til fordel for alle landsdele, efter min mening allermest for landsdelene vest for Storebælt. Øst for Storebælt kommer man med, for i halen på denne faste forbindelse – hak i hæl, eller hvad det hedder – kan vi få den faste forbindelse til det øvrige Skandinavien over Øresund. Det vil blive en fordel for Københavnsregionen, for Sjælland og for det østlige Danmark.

Danmark er i sig selv en bro, et link, en lænke mellem den skandinaviske halvø og det europæiske fastland, og det både ikke et menneske, heller ikke en gruppe mennesker, heller ikke en nation, at gå imod sin natur. Vi ligger, hvor vi ligger, og vi ligger, som vi lå, dengang vi blev lagt. Det skal vi bekende kulør over for, det skal vi være tilfredse med, og det skal vi udnytte fordelene ved, og vi skal give vore borgere og vore besøgende de bedst mulige vilkår for at komme her og for at have det godt her.

Alt dette med prestigeprojekter, hellere bro end tunnel, fordi det skal være et monument, er noget forfærdeligt sludder. Det er da dejligt, at der er nogle, der har bygget slotte, så vi har de monumenter liggende, men det er jo ikke et slot, vi skal bygge her. Det er en praktisk indretning til det pulveriserende, private og erhvervs-mæssige liv, og til lykke med det!

Jeg glæder mig til, efter at jeg nu har gratuleret trafikministeren, at gratulere Folketinget ved tredje behandling. Gid den må komme snart!

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Et flertal i Kristeligt Folkeparti går ind for lovforslaget.

Vi har gennem en hel del år fulgt opgangs- og nedgangstider omkring broen, og vi har hele tiden lagt meget stor vægt på at få bundet Danmark sammen. Derfor har vi også, inden vi gik med til det, sagt, at der var visse forudsætninger, som måtte være i orden, før vi kunne sige ja. Det var bl.a., at man sikrer andre områder, Nordjylland, Midtjylland, gode trafikale forbindelser, at man stadig væk får en mulighed for at sejle fra Jylland. Men man må heller ikke se sådan på det, når vi ved, at broen vil få meget stor betydning, at vi ikke vil have den, fordi der eventuelt skulle være nogle områder, som ikke fik det lige så godt. Man må hellere vende det om

[Inger Stilling Pedersen]

og sige, at broen kan få umådelig stor betydning for erhvervslivet på mange måder.

Da vi så gerne vil have broen, er det vores opgave at sikre, inden vi går i gang, at vi også tilgodeser de andre dele af landet. Vi har fået nedfældet, at motorvejsnettet skal være udbygget, og at vi skal bevare færgeforbindelser. Derfor er Kristeligt Folkeparti positivt indstillet over for det.

Der kan dukke mange, mange spørgsmål op i den kommende tid, ting, problemer, der skal løses, men det tror jeg også vi klarer. Jeg tror, at den dag broen står der, vil vi alle have glæde af den. Vi kommer ikke uden om, at der er ligesom en skillelinje, et Vestdanmark og et Østdanmark. Når vi skal lave noget i Jylland, kommer sjællænderne ikke – og omvendt – for de synes, at Storebælt skiller. Jeg tror, at den dag broen er der, vil hele Danmark blive knyttet tættere sammen.

Dohrmann (FP):

Som det er fremgået af tidligere debatter, er det Fremskridtspartiets opfattelse, at vi faktisk for længe siden burde have etableret en fast forbindelse over Storebælt. Jeg mener som andre ordførere, at det vil binde landsdelene sammen, og at det vil give nogle billigere transportudgifter, hvilket igen vil være ensbetydende med bedre beskæftigelse og billigere varer osv.

Men vi har hele tiden stillet to betingelser. Den ene var, at en sådan forbindelse skulle finansieres privat, og den anden var, at såvel biler som tog skulle kunne benytte forbindelsen. Det er med stor beklagelse, vi må konstatere, at den aftale, regeringspartierne og Socialdemokratiet har indgået, ikke opfylder nogen af delene. Derfor vil Fremskridtspartiet, hvis og såfremt det foreliggende forslag skulle komme frem til afstemning, til tredjebehandling, stemme imod.

Vi mener, at den aftale, der er indgået, i den grad favoriserer DSB og overlader det private erhvervsliv og privatbilismen i det hele taget til dem selv. Kigger vi f.eks. på, hvorledes udgifterne til tilbagebetaling af gælden og til den daglige drift skal finansieres, vil vi konstatere, at hvis der er nogen, der ikke får nogen som helst fornyelse, men kun får lov til at betale, så er det bilisterne, herunder naturligvis de private vognmænd.

Jeg mener – uanset hvem af regeringspartierne forhandlere – jeg tror, det først og fremmest er hr. Arne Melchior – der har æren, hvis man kan kalde det sådan, for, at denne aftale er kommet i hus – at regeringspartierne er blevet snydt, så vandet driver af dem. Det har i årevis været Socialdemokraternes ikke alene drøm, men også hensigt – det har vi set gang på gang – at favorisere DSB. Men aldrig nogen sinde før er Folketinget blevet præsenteret for det, der ligger her på bordet. Det fremgår af mange, mange ting. Det fremgår bl.a. af, at man nu vil opføre det i to etaper. Det første, man skulle have sikret sig, var naturligvis, at Socialdemokraterne ikke løb fra aftalen, når man var godt i gang med første etape, uanset om det er den nuværende regering, der sidder, eller der eventuelt kommer et regeringsskifte.

Man skal lige gøre sig én ting helt klar, og det er, at regeringspartierne økonomiske politik er baseret på Det Radikale Venstre. Hvornår har hr. Arne Melchior eller andre fra regeringspartierne indgået en økonomisk aftale med Socialdemokratiet om at finansiere visse ting? Jeg mener ikke, at det er sket siden sidste valg, i hvert fald ikke vedrørende noget, der har haft nogen betydning.

Derfor skal man opfatte den aftale, vi her diskuterer, alvorligt, men inderst inde tror jeg ikke at der er ret mange af Folketingets medlemmer der egentlig gør det. Man kan vedtage igen, at der skal etableres en fast forbindelse, som det jo tidligere har været vedtaget. Der har oven i købet været udnevnt en direktør, som har fået løn for det, og som har siddet i mange år. Det kan man godt, man kan vedtage det her i Folketinget, og det tror jeg egentlig også er opfattelsen ude i offentligheden. Reaktionen på dette forlig har været yderst sparsomme såvel fra dem, der har en negativ indstilling, som fra dem, der har en positiv indstilling. Det er, fordi der ikke er ret mange – jeg tror faktisk, de kun tæller nogle få hundrede over hele landet – der tror på, at denne aftale nogen sinde bliver gennemført.

Det er ingen kunst at formulere og indgå en aftale, hvorefter man skal ud at optage nye statslån, osv. Lån, udlandsgæld, har vi for meget af i forvejen, og det skal selvfølgelig ses i sammenhæng hermed, at Fremskridtspartiet tidligere har foreslået, at en sådan forbindelse skulle privatfinansieres.

[Dohrmann]

Kigger vi på den diskussion, der har været om bestyrelsens sammensætning, kan vi godt få en mistanke om, at man for alt i verden skulle undgå, at f.eks. Vejdirektoratet kom ind. Og hvorfor? Hvorfor skulle Vejdirektoratet ikke ind? Jo, det kunne være, at man kunne finde en i Vejdirektoratet, som måske også ville tænke lidt på bilisterne, altså rette sig efter lovforslagets pæne hensigter.

Min taletid er udløbet. Men som sagt: det mindste, regeringspartierne kunne gøre, var at få det genforhandlet, så de to etaper bliver fuldført samtidig. Ellers bliver man snydt, og det eneste, man får ud af det, er en jernbane-forbindelse, som favoriserer DSB.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Æren tog jeg såmænd gerne, hvis den tilkom mig. Der er ikke noget, jeg ikke kan vedkende mig. Men selvfølgelig tilkommer den ikke mig; det er jo ikke et sololøb. Det er et forhandlingsresultat mellem fem partier, der repræsenterer ca. 140 mandater i Folketinget, og det er et grundigt gennearbejdet forhandlingsresultat.

Hr. Dohrmann spørger, om vi tidligere har lavet arrangementer sammen med Socialdemokratiet – altså i denne regerings tid – som udløste væsentlige beløb. Hr. Dohrmann har måske hørt om forsvarsforliget, der udløser lige så mange milliarder kroner pr. år, som Storebæltsforbindelsen koster over en længere årrække. Og der har da også været andre ting. Og om det så var første gang, var det da en god første gang.

Er der ikke noget, der hedder det samarbejdende folkestyre? Men det forstår hr. Dohrmann sig selvfølgelig ikke på, der ved sin enegængerpolitik har kørt et parti ned fra 28 mandater til 4. Det er klart, at hr. Dohrmann og hans parti egner sig bedst til at være eremitter på en øde ø, hvor man slet ikke behøver at tage hensyn til andre end sig selv.

Det her drejer sig om trafik, altså om fremkommelighed. Det drejer sig også om politisk fremkommelighed, og det drejer sig også om at tage hensyn til og have respekt for andres synspunkter og andres meninger.

Jeg vil godt til slut sige, at jeg tager afstand fra nedrakningen af DSB. DSB er det folks, også erhvervslivets, tjener og optræder som sådan. Jeg ønsker ligestilling, lige

gode muligheder for kollektiv og individuel trafik, men denne nedrakning af denne etat, som udfører et fortrinligt arbejde, tager jeg skarpt afstand fra.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Jeg har lige et par bemærkninger.

For det første betragter jeg også i Kristeligt Folkeparti Socialdemokratiet som et ansvarligt parti, som står ved de aftaler, der bliver indgået. Det har vi haft lejlighed til at erfare gennem mange år. Ellers kunne vi slet ikke indgå forlig, men det er der altså nogle partier der ikke har fundet ud af endnu.

For det andet vil jeg sige, at vi alle sammen har brug for DSB. Hvad skulle vi have gjort i denne vinter, hvor vejene er ufremkommelige, og hvor masser af mennesker ikke bryder sig om at køre i egen bil? Bare brug togene i denne tid! Der finder man alle bilisterne.

Jeg tror, at der er mange, der er glade for, at de får en mulighed for at komme over med tog. Jeg er helt sikker på, at den dag det er klart, vil der også blive mulighed for, at bilerne kan komme over. Det eneste, vi i Kristeligt Folkeparti ikke ønsker, er, at bilerne skal op på et tog og køres over.

Jeg synes, vi skal passe på, hvad vi siger, for vi har jo som tidligere sagt brug for DSB. Det er vigtigt, at den kollektive trafik har gode kår, og selvfølgelig skal bilisterne også have det, men vi er jo alle sammen både det ene og det andet, og derfor har vi brug både for, at den kollektive trafik er i orden, og for, at vi kan bruge vore biler.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg ved ikke, hvad det er for en omgængskreds, hr. Dohrmann har, når han i dette land kun kan finde 100 tilhængere af denne aftale. Denne aftale er gennearbejdet af de partier, der står bag den. Hver eneste ting er nøje afvejet. At Fremskridtspartiet ikke har forstået det, er et helt andet problem. Det, at det er en aftale, at man begynder byggeriet af bildelen ét år før togdelen er færdig, er en sikkerhed.

Jeg ser det på mit partis vegne som en af de største landvindinger, der er sket, at vi

[Ikast]

har fået denne aftale igennem med så bredt et flertal, som vi har fået, både for den kollektive trafik og for gummihjulstrafikken, som vi kender den. Jeg mener, at man kan hæve fanen så højt – som tidligere sagt i dette Ting – at man mister jordforbindelsen. Det er den situation, hr. Dohrmann står i igen.

Jeg kan ikke forstå, hvem hr. Dohrmann egentlig har talt med, der var imod denne løsning, dengang den først var fremme. Alle de, jeg har talt med i vognmandserhvervene og alle andre trafikerehverv, er meget positive over for det store og brede flertal, der står bag dette og vil gennemføre det denne gang.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Når man lytter til hr. Arne Melchior og til fru Inger Stilling Pedersen, skulle man egentlig tro, at jeg havde foreslået, at DSB skulle nedlægges eller noget i den retning. Mig bekendt sagde jeg ikke et eneste ord om DSB eller de ansatte eller noget i den retning. Jeg sagde, at DSB blev favoriseret med dette forslag. Det kan man da ikke udlægge sådan, at jeg kritiserer nogen af dem, der er ansat inden for DSB. Når man retter den slags beskyldninger mod det, jeg sagde, så kan det kun være, fordi det er det eneste, man kan finde på sådan i farten som forsvar for det elendige forlig, man har indgået.

Jeg så, at hr. Ikast under sit første indlæg næsten havde vand i øjnene. Jeg tror min sandten, at det var af begejstring over forslaget og de fremtidsdrømme, som hr. Ikast nu mener vil gå i opfyldelse, men egentlig burde vandet i øjnene skyldes den falliterklæring, der ligger i, at bl.a. hr. Ikast er blevet snydt, som han er.

Det er klart, at hvis man havde indgået en aftale, hvorefter begge etaper blev fuldført samtidig, så havde man hold i Socialdemokratiet. Se derfor at få den aftale ændret, i det mindste i retning af, selv om man statsfinansierer forbindelsen, at etaperne fuldføres samtidig! Så er der ingen tvivl om, at når man først er godt i gang og er kommet godt ud over vandet, er der ingen politiske partier, der kan holde til at stoppe.

Men jeg føler mig 100 pct. overbevist om, at der er socialdemokratiske rævestreger bag det her. Jeg er helt sikker på det, og derfor

tror jeg desværre, at vi aldrig nogen sinde får andet at se end en jernbaneforbindelse.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

VS gav i februar 1986 melding om, at vi godt ville være med i dansen om Storebælt, vel at mærke når den foregik under Bæltet, dvs. når der var tale om en tunnelloøsning.

Vores ændrede holdning var ikke baseret på, at vi nu stod over for at skulle vælge mellem pest og kolera og måtte hoppe på en vogn så hurtigt som muligt. Vores ændrede holdning baserede sig på den analyse, der forelå i Nybøe Andersens rapport om en fast forbindelse, og som klart og seriøst viste ændrede forudsætninger. Den viste, at en biltogsløsning var mere favorabel end en fortsat færgedrift, idet de driftsbesparelser, der var forbundet med denne tunnel, var så store, at de kunne forrente og afdrage de lån, der skulle optages for at bygge tunnelen.

Men vi prioriterede samtidig, at det var en absolut betingelse, at de miljømæssige problemer, der måtte være i forbindelse med en fast forbindelse, skulle løses.

Vi ønskede os en biltogstunnel. En sådan tunnel kunne trafikpolitisk bruges til at prioritere den kollektive trafik på bekostning af privatbilismen, den kunne mindske godstransporten på landevejene, og den kunne udkonkurrere megen indenrigsflyvning, hvilket ville betyde mindre energiforbrug, mindre forurening osv.

Vi mente også, at takstproblemet ville være let at tackle ved en biltogsløsning. Alle er jo vant til at betale for togtransport. Ved broen derimod ville der lyde et ramaskrig, når staten kom og afkrævede bropenge. Det har man jo aldrig før prøvet her i landet. Vi frygtede, at der ville komme et enormt pres fra bilisterne for, at der ikke skulle betales bropenge, og bøjede politikerne sig for dette pres, ville omkostningerne blive smurt over på skatteyderne, også dem, der i forvejen betaler for at komme under Bæltet med tog.

Vi ser faktisk første etape af den politiske aftale mellem regeringen og Socialdemokratiet som en meget stor sejr for den kollektive trafik.

Vi går også ind for jernbanetunnelen. Vi mener, at den vil gøre det langt lettere, som vi sagde før, at få en betydelig del af godstransporten over på skinner i stedet for på

[Elisabeth Bruun Olesen]

hjul. Men denne udvikling kræver, at anden etape aldrig nogen sinde bliver til noget i den udformning, den har i aftalen. Hvis der skal en anden etape på, så bør den efter vores mening bruges til at udvide jernbanetunnelen, sådan at bilerne kan komme over på et biltog.

En motorvejsforbindelse i form af en bro vender vi os under alle omstændigheder meget, meget skarpt imod. Vi ønsker i øvrigt ikke Danmark degenereret til en form for motorvej overalt.

Men som jeg sagde før, har det været en helt klar forudsætning for os, at vandgenemstrømningsproblemerne i Storebælt blev løst, sådan at der ikke sker skade på saltindholdet i Østersøen og fiskenes gydemuligheder, som vi har været inde på.

Jeg spurgte før hr. Søgaard om hans bemærkninger til det, cand. scient. Ole Bagge, Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser, er citeret for i Ingeniøren, nr. 49 fra 5. december 1986, nemlig at hele problemet omkring Bælthavet og de miljømæssige havproblemer ikke er løst, at man har diskuteret problemerne i Østersøen, men at der er et problem, der står uløst og udiskuteret. Hr. Søgaard har ikke svaret endnu. Det håber jeg da han vil gøre, inden diskussionen her er omme.

Vi mener heller ikke, som SF var inde på, at alternativet med en boret tunnel er undersøgt tilstrækkelig grundigt, og da boreteknikken går meget stærkt frem i disse år, bør denne mulighed ikke lades ude af betragtning.

Endvidere står vi over for det problem, at det jo er blevet noget dyrere end det, Nyboe Andersen-rapporten lagde op til, hvor biltogsløsningen kostede 5,5 mia. kr., mens vi her er oppe på 12,9 mia. kr.

Endelig er der skævvridningen af Danmark. Den bliver efter vores mening oplagt størst, hvis der bygges en bro med en deraf følgende eksplosion i privatbilismen. Det vil være langt lettere, som jeg sagde før, at håndhæve fuld takst med en jernbanetunnel, og alle de beregninger, der er i Nyboe Andersen-rapporten, hviler på en forudsætning om takster for at komme under eller over Storebælt. Den fulde takst er altså alfa og omega, hvis den eksisterende skævvridning ikke skal forstærkes.

Med fuld takst vil der være passagergrundlag for mindst én Kattégatrute, og bil-

togsmodellen, som jeg var inde på, vil i øvrigt være så rentabel, at der vil være penge nok til at statssubsidiere en Kattégatrute. Jeg vil dog ikke sige, at skævvridningen af Danmark kun afhænger af, om der er en bro eller ej. Det er et langt mere sammensat problem, og det er ikke den faste forbindelse, der i så henseende spiller den største rolle.

Konkluderende skal jeg sige, at første etape er helt flot efter vores mening, men ikke anden.

Arne Bjerregaard (KRF):

Lad mig først sige, at det undrer mig, at man vælger den dyreste løsning, når man vil have begge muligheder for transport over Storebælt. En samlet løsning vil, selv om man valgte den dyreste, så vidt jeg har kunnet finde ud af det, være mindst 3 mia. kr. billigere end den her valgte løsning. Men vel, vi har selvfølgelig penge nok i dette land!

Det kan selvfølgelig lyde som lokalpatriotisme og er det jo til dels også. Jeg ønsker ikke at gøre mit eget område til en blindtarm i trafikal henseende, og derfor er jeg nødt til at sige, at i Nordjylland må vi fastholde, at forudsætningen for i det hele taget at være med til en fast forbindelse over Storebælt er, at vi får en garanti for, at vi får et nordjysk motorvejsnet helt op, ikke bare de smuler, vi har fået, og at vi får en rimelig garanti for færgeforbindelser over Kattégat.

Det var det, der vedrører det rent trafikale. Lad mig så sige om det generelle, nemlig selve tidspunktet, at jeg mener, man er nødt til at betragte vort betalingsbalanceunderskud, som i realiteten i 1986 var på 50 mia. kr. Hvis ikke vi havde været så heldige at få det store energiprisfald, så var det reelle betalingsbalanceunderskud på 50 mia. kr., hr. Svend Heiselberg, altså fem gange så stort som i 1978. Samtidig har vi vedtaget en dagsorden her i Folketinget om at bruge op mod 20 mia. kr. til miljøinvesteringer. Jeg ved nok, at tallene er mindre, men begynder man at regne efter, vil enhver kunne se, at det overhovedet ikke forslår; 20 mia. kr. vil være det mindste. Og samtidig vil disse miljøforanstaltninger bevirke nedgang i landbrugets eksportandel på mellem 5 og 10 mia. kr.

Og nu mener man så, at man oven i dette har mulighed for at bruge 13 mia. kr. til investering i en Storebæltbro. Jeg må nok si-

[Arne Bjerregaard]

ge, at det er økonomisk letsindighed, så det basker. På denne baggrund må jeg i den nuværende situation ud fra en økonomisk helhedsbetragtning totalt afvise at medvirke til en sådan forbindelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Jeg vil gerne sige tak til ordførerne fra forligspartierne og rette en delvis tak til VS' ordfører samtidig.

Få anlæg, som dette høje Ting har skullet træffe beslutning om, har haft så lang og så grundig en forberedelse som Storebæltsforbindelsen. Desto større tilfredsstillelse er det da, at vi er nået frem til den definitive beslutning om bygning af en fast forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark over Storebælt. Det er regeringens opfattelse, at dette anlæg vil være af afgørende betydning for vort lands udvikling, og det er derfor særdeles værdifuldt, at der her i Folketinget er den brede tilslutning til det forelagte lovforslag, som den politiske aftale fra i sommer har lagt grundlaget for.

Jeg finder ikke anledning til at kommentere lovforslagets enkeltheder. De afgørende ting har været kendt meget længe. Resten af lovtæksten er mere af praktisk karakter og f.eks. nødvendig for at klarlægge det regnskabsmæssige forhold mellem jernbaneforbindelsen og motorvejsforbindelsen.

Om hovedlinjen i anlægget vil jeg dog understrege, at der ikke ved lovforslaget er taget stilling til, om motorvejsforbindelsen skal krydse Storebælts Østerrende på en højbro eller i en sænket tunnel. Det er i lovforslaget angivet, at anlægskostningerne andrager 12,9 mia. kr., og der er medtaget et investeringsbeløb. Jeg gør opmærksom på, at disse talmæssige oplysninger har relation til en vejforbindelse på en højbro over Østerrenden og baseres på en tidsmæssig forskydning mellem første og anden etape på 3 år, men det er naturligvis ikke meningen hermed at tage stilling til disse spørgsmål. Den givne opstilling er baseret på ét alternativ, og der er som sagt flere muligheder.

Hvad angår broen over Vesterrenden, skal denne bære både jernbaneforbindelsen og motorvejsforbindelsen, og som led i anlæggets første etape skal den forberedes for mo-

torvejsforbindelsen. Det betyder omvendt, at broen ikke bygges færdig i første etape.

Folketingets positive modtagelse af Storebæltsredegørelsen i 1985 betød, at vi i ministeriet fortsatte med forskellige undersøgelser af projektet. Væsentlige dele af indsatsen i 1985 blev rettet mod at finde tekniske udformninger af anlægget, der kunne sikre en sådan vandgennemstrømning i Storebælt, at saltholdigheden i torskens vigtige gydeområde ved Bornholm ikke blev ændret.

I 1986 har vi gennemført en række analyser og undersøgelser af jordbundsforholdene i Storebælt. Det er først og fremmest gjort for at forbedre grundlaget for en vurdering af den borede tunnels konkurrencedygtighed.

Indgåelsen af den politiske aftale om Storebælt har givet anledning til en yderligere målretning af undersøgelserne, således at vi til det nye Storebæltsselskab kan overdrage bearbejdede skitseprojekter, der belyser de væsentligste valgmuligheder for projektets hovedelementer.

Det kan være på sin plads at minde om bestemmelsen i lovforslagets § 13. Efter den vil Storebæltsselskabet blive pålagt at opretholde en bilfærgeforbindelse på Kattegat og Spodsbjerg-Tårs-ruten, hvis ikke private eller DSB kan opretholde ruten på et driftsøkonomisk grundlag. Det har ofte været fremført som en indvending imod en Storebæltsforbindelse, at der efter en sådant bygning ikke ville kunne opretholdes andre forbindelser mellem øst og vest. Denne betænkelighed er hermed ryddet bort ved det foreliggende lovforslag.

Den trafikudvikling, som Storebæltsforbindelsen vil åbne for, vil omvendt klart underbygge en motorvej eller motortrafikvej til Vestjylland.

Som sagt er det regeringens opfattelse, at en fast forbindelse over Storebælt er et helt afgørende led i landets videre udvikling. Til underbygning af den opfattelse tror jeg at det er nyttigt at gøre et tankeeksperiment. Lad os sige, at vi ikke bygger en fast forbindelse over Storebælt nu. Hvordan vil udviklingen da forme sig? Vi ved, at Sverige ønsker en forbindelse over Øresund nu, og at der arbejdes for en fast forbindelse over Østersøen. Vel har den danske regering i en årrække fastholdt det standpunkt, at vi ikke vil acceptere faste forbindelser til andre lande, før vi har den faste forbindelse over Storebælt,

[Ministeren for offentlige arbejder]

men denne holdning kan vi ikke indtage tidsubegrænset. Det tidspunkt nærmer sig, hvor presset udefra bliver af en sådan styrke, at der må handles. Vi må erindre, at vi også har forpligtelser i forhold til andre lande. Det er vigtigt, at vi handler således, at vi selv bestemmer, på hvilken måde udviklingen skal forme sig. Gør vi ingenting, ja, så vil vi meget let komme til det punkt, at vi kan blive tvunget til at acceptere en løsning, som ikke er den bedste for vores eget land. Jeg vil også ved denne debat gerne advare imod, at man vender ryggen til udviklingen.

Så har jeg et par enkelte kommentarer til de ordførere, der har talt under debatten i dag. Det er rigtigt, som hr. Søgaard var inde på, at havmiljøet ikke må forringes, og det er også fuldstændig korrekt, som hr. Søgaard gjorde opmærksom på, at det også gælder under byggeriet.

Hr. Søgaard rettede et spørgsmål til mig for så vidt angår Kalundborg og elektrificeringen. Jeg har ikke læst Kalundborg Folkeblad, men jeg kan sige til hr. Søgaard, at det er givet, at man må se på forrentningen af de investeringer, der skal foretages, og vi har jo et vist hensyn at tage til den infrastruktur, som vi gerne vil have fremmet. Derfor vil med vedtagelsen af en fast forbindelse over Storebælt elektrificeringen fra Roskilde til Odense have første prioritet.

Til hr. Ikast kan jeg sige, at også jeg er meget tilfreds med den kollektive trafik, vi har. Vi er ganske enige om, at kollektiv trafik jo ikke er et spørgsmål om et enten-eller, det er et spørgsmål om et både-og.

Og til hr. Svend Heiselberg kan jeg sige, at selv om jeg lyttede med interesse, kunne jeg ikke konstatere forskel på hr. Svend Heiselbergs holdning og den holdning, som regeringen har.

Hr. Tommy Dinesen var ligesom VS' ordfører inde på, at vedtagelsen af dette lovforslag kommer til at give regionale skævheder. En anden ordfører var inde på, at de midt- og nordjyske områder ville blive trafikale blindtarme. Jeg mener, at disse betragtninger er forkerte. Tværtimod er det jo sådan, at specielt i Nordjylland udbygger man jo netop vejnettet, og jeg ved, at min forgænger, hr. Arne Melchior, netop opprioriterede vejudbygningen i det nørrejyske til en smuk andenplads. Jeg kan ikke se muligheden for,

at disse områder skal blive til blindtarme i vort land.

Til hr. Bilgrav-Nielsen – og jeg tror, det var hr. Søgaard, som også var inde på det – vil jeg sige, at det nok er nyttigt, hvis hr. Bilgrav-Nielsen studerer aftalen en anelse nærmere. Jeg vil i hvert fald anbefale hr. Bilgrav-Nielsen ikke alene at læse aftalen lidt nærmere, men også at prøve at studere lovforslaget lidt grundigere. For der er jo ikke truffet en endelig beslutning om, at det skal være en bro over Østerrenden, der skal gå i 80 meters højde; det er stadig væk et åbent spørgsmål, der skal tages stilling til efter de erfaringer, som vi får fra jernbaneforbindelsen. Det står nederst på side 1 i forligsteksten, og så tror jeg, det er andet afsnit i forligsteksten på side 2. Der vil hr. Bilgrav-Nielsen kunne finde sit materiale for de nærmere studier, som jeg selvfølgelig går ud fra at hr. Bilgrav-Nielsen vil foretage.

Til spørgsmålet om professor Lundgren vil jeg gerne sige, at Ministeriet for Offentlige Arbejder har været inde i et meget tæt samarbejde med Miljøministeriet, og at vi er enige om den beslutning, der ligger her, lige så vel som også partierne bag aftalen er enige om, at det er en både rigtig og god beslutning, der er truffet. Vi vil som regering naturligvis også lægge vægt på, at der bliver taget de nødvendige hensyn til havmiljøet, det siger sig selv; vi er nøjagtig lige så miljøvenlige som alle andre. Hvem i alverden kan egentlig tillade sig at tage patent på at være miljøvenlig? Okay, jeg lader det da være op til andre at gøre det, men jeg advarer imod, at man tager patent på et så vigtigt område og giver sig ud for at være mere miljøvenlig end andre.

Hr. Arne Melchior var så elskværdig at overrække mig Dannebrog. Det var bestemt ikke berettiget, og jeg vil derfor tilbagegive hr. Arne Melchior Dannebrog, for jeg tror egentlig, at hr. Arne Melchior fortjener at få dette flag igen. Så kan hr. Arne Melchior måske overrække det videre til udvalgsformanden i trafikudvalget, så kan det give anledning til, at man kan få nogle rare minder om dette, når man arbejder.

Men det var i øvrigt en begejstret og flammende tale, hr. Arne Melchior holdt, og den skal hr. Arne Melchior have en ganske særlig tak for.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Også en tak til fru Inger Stilling Pedersen, som var venlig og imødekommende over for det forslag, der er fremsat.

Derimod er det mig en fuldstændig håbløs opgave at forklare hr. Dohrmann noget som helst om nogen ting. Hr. Dohrmann vil ikke forhandle, hr. Dohrmann vil kun have sin egen løsning, og hvad gør man så? Han er kompromisløs, og hvad er det videre forløb, når man er kompromisløs, ja, det er simpelt hen, at man sætter sig uden for indflydelse. Man har lette svar på svære spørgsmål og en sædvanlig mistæneliggørelse af alle andre partier. Jeg er rystet over, at hr. Dohrmann kan fremture på den måde med sin mistæneliggørelse og sin sætten sig uden for politisk indflydelse, men det er naturligvis op til Fremskridtspartiet selv at træffe den afgørelse. Jeg skal i hvert fald holde mig milevidt fra den tankegang, som hr. Dohrmann har givet udtryk for både i dag og ved andre lejligheder, for øvrigt også i aftes på Støvring Kro.

Jeg har sagt tak til fru Elisabeth Bruun Olesen, fordi man har ændret holdning, i hvert fald delvis. Også til fru Elisabeth Bruun Olesen vil jeg sige, at skævvridningen mener jeg bestemt ikke er korrekt, vi deler ikke den opfattelse.

Og jeg har naturligvis noteret mig hr. Arne Bjerregaards bemærkninger. Hr. Arne Bjerregaard vil efter de bemærkninger, han har gjort i dag, ikke have nogen som helst vanskeligheder ved at stemme for dette forslag.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Nu er det jo ikke specielt oplysende, at vi får at vide, at Ministeriet for Offentlige Arbejder har talt med Miljøministeriet, og at man synes, at den beslutning, man har truffet omkring miljøet, er rigtig. På hvilket grundlag har man gjort det? Hvad er der forkert i professor Helge Lundgrens udsagn om, at der ikke findes nogen teknisk løsning, som fører til et uændret miljø i alle områder i Østersøen? Hvad har man baseret sin beslutning på i de diskussioner, man har haft mellem Ministeriet for Offentlige Arbejder og Miljøministeriet? Hvis ministeren ikke kan svare på det nu, må vi jo have det opklaret til bunds i arbejdet i udvalget.

Jeg bemærkede med interesse, at ministeren faktisk sprang 100 pct. hen over miljøet i Bælthavet; det har man måske ikke snakket om mellem Miljøministeriet og Ministeriet for Offentlige Arbejder.

Søgaard (S):

Hr. Arne Bjerregaard var inde på spørgsmålet om denne store investering på de ca. 13 mia. kr. og var lidt forbavset og lidt forarget over, at man kunne gøre noget sådant, og prøvede at sammenligne med andre investeringer. Hr. Arne Bjerregaard må jo vide, at dansk erhvervslivs investeringer er ca. 100 mia. kr. om året. Her er der tale om en samlet investering over 10 år på ca. 13 mia. kr., dvs. i snit ca. 1,3 mia. kr. om året eller, når det er højest i betalingsforløbet, 2,6 mia. kr. Jeg kan ikke se, at forargelsen rigtig kan hænge sammen i denne forbindelse.

Der har været, lad mig sige lidt smådrilleri omkring miljøet. Vi har sagt, at vi meget stærkt vil følge dette her omkring miljøet. Vi vil også i udvalget følge denne opgave og prøve på at vurdere, om det, vi nu gør her, er rigtigt.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg skal da beklage, at ministeren ikke læser Kalundborg Folkeblad, når der nu har stået noget om eltog og sådan noget. Det er da helt klart, og det ligger i samtlige rapporter, at DSB er ude på at nedlægge Århus-Kalundborg-ruten, når der kommer en fast forbindelse over Storebælt. Det siger DSB, de lægger ikke skjul på det, og hvorfor skulle man så lave elkabler til togene til Kalundborg eller Holbæk? Det er der ikke nogen grund til set ud fra DSBs synspunkt.

Jeg vil spørge ministeren om en anden ting: hvorledes har man tænkt sig at fragte farligt gods, hvis man får en fast forbindelse, f.eks. en biltunnel? Vil man stadig væk bruge færger, eller hvad har man gjort sig af tanker på det område?

Jeg vil også godt sige til hr. Søgaard og til ministeren, at den dér med at grave Halsskov Rev og Sprogø Rev væk, den går altså ikke. Det sagde jeg i min ordførertale. Det ved man f.eks., hvis man sejler lidt rundt ude i området. Jeg kan give et eksempel på det: tænk f.eks., at et russisk skib gik på grund på Halsskov Rev og man ikke kunne trække det

[Tommy Dinesen]

fri og at man så havde gravet et hul gennem revet, således at skibet kunne sejle lige igenem! Det er meget smart: næste gang der er en storm i Storebælt, bliver revet intakt igen! Det siger noget om, at hvis man begynder at grave i Storebælt, så kan man blive ved i mange, mange år. Det giver selvfølgelig noget arbejde til nogle søfolk og sådan noget, og det er da også udmærket, men jeg tror ikke, det hjælper på vandgennemstrømningen, og det er det, der er det afgørende her.

Jeg vil godt sige til hr. Arne Melchior, hvis ikke hr. Arne Melchior er klar over det, at jeg altså ikke er ordfører for Landsforeningen mod Storebæltbroen, men for Socialistisk Folkeparti. Men jeg kan sige om den forening, som hr. Arne Melchior omtaler, at vi stadig væk vil gå ind i oplysningen om, hvad der sker, f.eks. hvis man ikke får en boret tunnel.

Jeg fik ikke noget svar fra hr. Søgaard med hensyn til den sænkede tunnel. Jeg mener, det er et stort problem, fordi denne sænketunnel kommer til at ligge helt oppe i bunden på det dybeste sted. Det har betydning, det er der mange der har skrevet, og derfor tror jeg, man skal være påpasselig.

Og så synes jeg, det er synd, at ministeren tilsyneladende ikke er klar over, at Miljøstyrelsen har lavet en rapport i 1985, der hedder »Landsplanmæssige Vurderinger af samtlige Byer«, om, hvad der vil ske regionalt i tilfælde af, at man får en fast forbindelse. Den er ikke blevet imødegået af nogen som helst. Den peger på de skævheder og den arbejdsløshed, som en fast forbindelse vil medføre.

Men jeg skal gerne medgive, at togtunnelen vil være en fordel for den kollektive trafik.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg kan fortælle ministeren, at jeg har læst lovforslaget. Jeg kan fortælle ministeren, at jeg har læst bemærkningerne, aftalen og de par aktstykker, der har været fremme i Folketingets finansudvalg om ansøgning om midler til at oprette aktieselskab.

Det fremgår klart af lovforslaget, at det, man vil bygge over Østerrenden, er en højbro. Så er der en lille åbning om, at man måske også vil udbyde en sænketunnel i licitationen. Men det, der står i loven, og det, der bliver bindende, hvis loven vedtages, er en

højbro over Østerrenden. Og jeg går ud fra, at ministeren tillægger det mere betydning, hvad der står i lovteksten, end de undersøgelsesmuligheder, der er holdt åbne i bemærkningerne.

Jeg vil godt spørge ministeren om et par ting. Regeringen har været noget i vildrede med, hvor mange midler der skulle indskydes i dette aktieselskab. Hvor mange midler regner ministeren nu med at der skal bruges? Når jeg spørger, så er det jo, fordi jeg som også ministeren må tænke på de finanslove, der kan komme i fremtiden. Er det 100 mill. kr., 500 mill. kr., eller hvad skal vi regne med der skal indskydes i dette aktieselskab fra statens side? Nu har vi jo fået lagt den linje, at indskuddet i et aktieselskab for Storebælt er holdt uden for udgiftsrammerne på finansloven, men det ville da være interessant at høre fra ministeren, hvilke beløb det er, der i fremtiden skal holdes uden for udgiftsloftet på finansloven.

Dernæst vil jeg godt vide, om ministeren her med sine bemærkninger om, at de miljømæssige forhold er undersøgt, reelt vil tilbagevise det, som professor Lundgren siger i Ingeniøren af 5. december 1986. Jeg citerer:

»Mens den tekniske planlægning bl.a. med forskellige dybder af sænketunnelen for længst er sat i gang, er den miljømæssige planlægning af den faste forbindelse endnu ikke påbegyndt.«

Vil ministeren tilbagevise dette synspunkt? Vil ministeren tilbagevise professor Lundgrens udsagn om, at 2 mia. kr. i dette projekt er smidt ud, fordi man ikke med afgravninger for at sikre uændret gennemstrømning kan sikre uændret miljø, som professor Lundgren siger.

Jeg synes, det er væsentligt, at regeringen ikke fører Folketinget bag lyset i denne sag, og at regeringen tilkendegiver, når Socialdemokratiet ikke vil det, at når man nu er forpligtet til at lave en miljøhandlingsplan, der sikrer havmiljøet omkring Danmark, så går man ikke i gang med nye anlæg, hvorom man ikke har nogen garanti i den henseende.

Arne Melchior (CD):

Jamen så hørte vi da om landsforeningen alligevel, men vi hørte ikke, hvor mange medlemmer den har, eller hvor mange medlemmer der kommer til dens møder, men det

[Arne Melchior]

har jeg nogle oplysninger om; dem skal jeg gemme til hr. Tommy Dinesen en anden dag.

Når jeg har bedt om ordet i anden omgang, er det for at kommentere hr. Bilgrav-Nielsens udtalelser, især i hans første indlæg, om højbroen og dens fremkommelighed. Selv om der i bemærkningerne står, at der er præference til en bro, så står der både i lovteksten og i bemærkningerne, at det kan være det ene eller det andet, og derfor kan ministerens ord om dette selvfølgelig ikke demteres. Men det teknisk mere interessante og det, der går så mange myter om, er ufremkommeligheden over en højbro.

Hr. Bilgrav-Nielsen omtalte med bæven i stemmen Vejlebroen. Jeg husker ikke tallene – og ingen kan forlange, at jeg skal have dem præsente – for, hvor mange timer om året denne bro ikke er nemt fremkommelig, men jeg kan sige, at det er oftere, at færgerne ikke kan sejle, end at broen ikke kan passeres. Og der findes højere broer end den, der eventuelt skal bygges over Storebælt, andre steder i verden under lignende vejrligsforhold, uden at det har afskrækket ret mange mennesker, i hvert fald ikke flere end dem, der ikke bryder sig om at komme gennem tunnelen.

I øvrigt skal jeg oplyse, at frihøjden på Lillebæltsbroen efter min hukommelse er 49 m, og denne bro skal, som jeg husker det, være 77 eller 78 m høj. Jeg kan da godt se, det er en forskel, men med den teknik, man har til rådighed i dag, vil jeg hævde, at der er tale om en gradsforskel og ikke om en væsensforskel, og der vil ifølge samtlige teknikere ikke være ret mange timer – selv med vores stormfulde vejrlig – hvor broen over Storebælt ikke vil kunne trafikeres.

(Kort bemærkning).

Ebba Strange (SF):

Jeg skal ikke vælte debatten, men dette med Storebælt interesserer jo os alle sammen. Jeg sad og lyttede til hr. Arne Melchior's indlæg om, hvor høj en sådan højbro ville blive, og hvor mange dage om året vil ikke ville kunne passere den.

Se, hr. Arne Melchior, hvis jeg skal til Fyn fra Århus, hvor jeg bor, skal jeg igennem Vejle. Hvis jeg ikke kan køre over Vejlebroen, kører jeg ned gennem byen. Hvis jeg nu ikke kan bruge Storebæltsbroen, hvordan i

alverden skal jeg så komme fra Sjælland til Fyn, når først I har nedlagt alle færgerne og alle andre muligheder for at komme fra Sjælland til Fyn? Det vil jeg godt vide, for jeg kan ikke rigtig forestille mig, hvordan jeg så nogen sinde skal komme hjem, så længe den bro er spærret. Jeg kan godt komme igennem Vejle.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg må forstå fru Ebba Strange sådan, at vi skal have nedrevet begge Lillebæltsbroerne og Storstrømsbroen og Farøbroerne og en lang række andre broer, hvor færgefarten er nedlagt; det må jo blive konsekvensen.

Det, jeg hævdede, var, at det vil være sjældent og korte tidsrum ad gangen, hvor denne ufremkommelighed vil være til stede, og det samme har man også med færgefarten, så fru Ebba Strange kan trygt se sin kommende fremkommelighed i møde. Hun vil ikke blive ringere stillet, hun vil blive bedre stillet, og så har jeg endda slet ikke talt om alle de hundreder af gange, hvor fru Ebba Strange ikke behøver at bestille færgebillet eller ikke skal være ked af det, hvis hun er for sent på den, eller hvis et møde eller en fest trækker ud eller hun vil tage før hjem. Hun vil kunne komme der lige nøjagtig, som en af ordførerne sagde, hvert sekund i døgnet, så både fru Ebba Stranges og vores andres fremkommelighed vil kun være tjent med den faste forbindelse. Jeg har endnu ikke hørt om én tunnel eller én bro, én fast forbindelse nogetsteds i verden, som man, én gang opført, ærgrede sig over eller besluttede at rive ned igen og erstatte med færger på ny, og det vil heller ikke ske her.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil gerne bede hr. Arne Melchior om at dokumentere bare én eneste gang, hvor hr. Arne Melchior kan huske at der er nogle færger mellem landsdelene, der ikke har sejlet. Hvis Storebæltsoverfarten har ligget stille, har der været Kattegatruterne. Men der skal ikke noget til, hvis man kun har én fast forbindelse. En telefonbombe – den koster kun 50 øre – er nok til at stoppe alt mellem de to landsdele, og selv forsvarsministeren

[Tommy Dinesen]

har givet mig ret i, at det ikke er nemt at forsvare en fast forbindelse frem for færger. Derfor skal man passe på ikke at gå for langt, men hvis bare der er én dag, hvor der ikke har været nogen færger, vil jeg meget gerne have det at vide.

Dohrmann (FP):

På trods af ministerens uvilje mod at diskutere disse ting er der nu alligevel én ting, ministeren ikke skal slippe så let om ved. Jeg har lagt mærke til, at hverken regeringspartierne eller Socialdemokratiet er særlig villige til at diskutere selve finansieringen af projektet.

Se, på trods af, at regeringspartierne går og praler med, at det går vældig godt, har vi nu alle sammen gennem en årrække ved at slå op på de forskellige tal kunnet se, hvad vej det går, nemlig underskud på underskud – og underskud, der bliver stadig større. Nu er der lige indgået nogle nye overenskomster, og som hr. Arne Bjerregaard ganske rigtigt var inde på, er der miljøforbedringer og en lang, lang række andre ting her, som virkelig vil koste penge. Derfor nytter det ikke noget, at regeringen og i særdeleshed den ansvarlige minister bare slår det hen, som om det sandedlig intet problem var.

Jeg vil derfor gerne spørge trafikministeren, fordi finansministeren jo ikke i sin finansredegørelse har medtaget nogen som helst større udgifter til en fast forbindelse over Storebælt: hvor vil regeringen skære ned for at finansiere det projekt, man her har aftalt? Er det på sygehusene? Skal ventelisterne hos lægerne og på operationsstuerne være længere endnu? Er det folkepensionen, man vil skære i? Eller hvad vil man? Hvor vil man hente pengene henne? For regeringen går jo også og påstår, at udlandsgælden skal nedbringes.

Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at nogle af dem, der her i dag har givet deres bifald til kende, hellere end gerne ser en fast forbindelse over Storebælt. Det gør jeg også, men der skal bare være fornuft i galskaben, hvis jeg må bruge det udtryk. Så vidt jeg kan se, havde vi egentlig langt bedre råd dengang, da Venstre sørgede for, at planerne blev taget af bordet – var det i 1975? Det blev hr. Svend Heiselberg i øvrigt spurgt om, men han gav ikke hr. Bilgrav-Nielsen noget

fornuftigt svar på det. Dengang havde vi bedre råd til det. Danmarks økonomiske situation er da dårligere i dag, end den var dengang, selv om man prøver på at sminke både det ene og det andet. Det er da bare en kendsgerning.

Endelig vil jeg gerne stille et spørgsmål til trafikministeren, selv om jeg ikke et øjeblik tror på, at der nogen sinde kommer en fast forbindelse, som bilisterne kan benytte. Men hvis underet nu skulle ske og vi har den samme trafikminister til den tid, vil ministeren så garantere – og det er også sagt, hr. Arne Melchior, uden at ville genere de ansatte ved DSB – at DSB kommer til at betale det samme for den fragt, som de får fragtet over, som de private vognmænd kommer til at betale? Jeg frygter nemlig, hvis det skulle komme så vidt, at den til enhver tid siddende regering – og det er såmænd lige meget, om den er borgerlig eller den er socialdemokratisk, for de er røde alle sammen – vil favorisere DSB, så det basker.

Arne Bjerregaard (KRF):

Må jeg sige mange tak til ministeren. Så klar en tilkendegivelse har jeg aldrig fået om udbygning af Vendsyssel med motorveje. Ministeren sagde klart, at jeg behøvede ikke at have nogen som helst bekymring. Altså har ministeren her i dag klart tilkendegivet, at der skal bygges motorveje i Vendsyssel. Tak for tilsagnet!

Lad mig så sige til hr. Søgaard: jeg beklager, at jeg til tider beskæftiger mig med de økonomiske problemer i samfundet og også til tider har fremlagt nogle økonomiske langtidsprognoser, som desværre næsten altid har holdt stik, og som også har holdt stik i de sidste år; de tilsiger jo altså ikke at øge udgiftsniveauet herhjemme, overhovedet ikke.

Det lyder selvfølgelig besnærende, når hr. Søgaard fremhæver, at erhvervslivet investerer for 100 mia. kr. om året. Jeg vil i grunden gerne have verificeret disse tal. Så vidt jeg ved, er de da vist tre gange så store, som de reale tal er.

Vel, industrien bruger 100 mia. kr., men det er trods alt ikke investering alt sammen. Og uanset hvordan man vender og drejer det, uanset om man laver et kassesystem her og siger, at det er en kasse for sig, så er det da en samfundsmæssig udgift på 13 mia. kr.,

[Arne Bjerregaard]

som skal betales. Det kommer vi aldrig uden om. Så kan man lave alle disse mærkværdige krumspring for at forklare, at det ingen betydning har for vores nationalbudget. Det har nøjagtig den betydning, som 13 mia. kr. plus rentetilskrivning har for det danske samfund. Anderledes kan det jo ikke være. Og det lagt oven i alle de andre udgifter gør, at den danske samfundsborger må betale yderligere bidrag til samfundshusholdningen.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Jeg vil først kommentere lidt af det, hr. Tommy Dinesen var inde på, for vel har jeg ikke været minister for offentlige arbejder i lang tid, men jeg har bestræbt mig for at komme igennem så mange papirer som overhovedet muligt, og jeg har naturligvis også lyttet til, hvad man har sagt til os fra DSB. Men det er en dårlig dag, hvor man ikke lærer eller hører noget nyt, det er en dag, som man hurtigst muligt skal se at glemme igen.

Jeg har åbenbart lært noget nyt, i hvert fald hørt noget nyt, i dag, nemlig at man i DSB skulle have sagt, at Århus-Kalundborg-ruten skulle nedlægges. Og så tilføjede hr. Tommy Dinesen, at det oven i købet var sagt i fuld åbenhed. Javel. Jeg glæder mig til, at hr. Tommy Dinesen nu kommer op her om et øjeblik og fortæller mig, hvem det er, der har sagt det eller har skrevet det, for det vil jeg da interessere mig lidt for. I hvert fald kan jeg fastslå, at det er nyt for mig. Det kan selvfølgelig skyldes forsømmelighed fra min side. I givet fald vil jeg naturligvis beklage det.

Til hr. Bilgrav-Nielsen vil jeg gerne have lov til at citere fra lovforslagets § 4, stk. 2:

»Motorvejsforbindelsen kan krydse Østerenden på en højbro med fornøden gennemsejlingsmulighed eller i en sænketunnel.«

Jeg vil gerne til hr. Bilgrav-Nielsens orientering oplyse, at der skal sættes en streg under ordet »kan« i den forbindelse. Hvis vi gør det, tror jeg, at der er skabt klarhed omkring det spørgsmål, som hr. Tommy Dinesen rejser.

For så vidt angår aktiekapitalens størrelse må jeg sige, at det jo ikke er aktiekapitalens størrelse, der er det afgørende. Det, der er det helt afgørende, er at få fremskaffet den nødvendige kapital.

Hr. Bilgrav-Nielsen rejser også spørgsmålet vedrørende professor Lundgren, og jeg skal ikke her gå nærmere ind i det. Det må være helt naturligt, at det spørgsmål bliver uddybet nærmere under udvalgsarbejdet, hvis man ønsker det.

Men jeg vil godt i øvrigt sige generelt til de ordførere, der i anden omgang har talt om miljøspørgsmål, at disse spørgsmål også er vigtige for regeringen. Det er ikke bare oppositionen, som har patent på at tage sig af miljøproblemer. Det er et område, som vi også fra regeringens side lægger stor vægt på bliver klaret, ikke alene når tingene står færdige, men også under byggeriet.

Jeg har kun en enkelt bemærkning til hr. Dohrmann. Det skal være den, at jeg vil rådføre mig med mine embedsmænd om hvorvidt vi skal invitere hr. Dohrmann på et lille kursus i ministeriet for så vidt angår finansieringsspørgsmålet.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil ikke stå her og nævne navne på de DSB-folk, jeg har været til møder med, men jeg skal kort fortælle, hvor det var henne, hr. minister.

I Ebeltoft var der i december måned et møde i Trafikjournalisternes Klub, hvor DSB var med som indleder; så kan ministeren selv finde ud af, hvem det er. Disse ting blev diskuteret, og det blev senere omtalt; det var vel derfor, journalisterne var med, det var vel for at omtale tingene. Det fremgår også af de mange rapporter, der er lavet på dette område, vil jeg godt sige til ministeren. I øvrigt er det da noget, der siger sig selv. Når kunderne går ind for, at én rute over Kattegat skal bevares, så vil det jo være mærkeligt, hvis det bliver DSBs rute, som er en konkurrent til dem selv.

Det blev endvidere sagt på det møde med trafikjournalisterne, at banen fra Holbæk til Kalundborg ganske givet ville blive nedlagt. Så der er ikke noget forkert i det. Og hvis ministeren ikke selv kan finde ud af, hvem der har sagt det, skal jeg da gerne hjælpe ministeren senere.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

[Elisabeth Bruun Olesen]

Nu skælder ministeren endnu en gang oppositionen ud og siger, at vi tager patent på miljøet. Ja, det gør vi nok i praksis, tror jeg; i ord har vi allerede lært alle sammen, at man bør have nogle rigtige holdninger, men der er nu engang langt fra ord til handling. Jeg har endnu ikke fået noget at vide om, hvad ministeren vil gøre i forbindelse med miljøet i Bælthavet. Så det må vi jo vende tilbage til under udvalgsarbejdet.

Dernæst vil jeg gerne stille et spørgsmål til de ordførere, der har snakket om økonomien. Jeg mener, som jeg har sagt flere gange, at man skal basere en modstand først og fremmest i en modstand mod anden etape med den store, forkromede bro og privatbilismen; den er VS 100 pct. imod. Desuden mener jeg, at man skal basere den på en modstand begrundet i, at man ikke kan være sikker på, at man kan sikre miljøet. Men jeg kunne godt tænke mig at høre dem, der kommer med de økonomiske betragtninger: tror man overhovedet ikke, det koster noget at fortsætte med færgedrift? Det er, som om færgedrift lige pludselig er gratis, og der er da nogle meget, meget store driftsomkostninger ved færgedrift, ud over at man skal købe nye færger, ud over at der er blevet besluttet sammenlægning af tog- og bilfærgerne.

Har jeg opfattet det hele forkert, at det i de to rapporter, der er lavet om dette, har vist sig, at selve broforbindelsen – som VS altså er imod – faktisk er mere rentabel end fortsat færgedrift? Nu snakker jeg kun økonomi, ikke økologi.

Hvis der er nogen, der kan overbevise mig om, at man bare skal rense økonomien for tidsforskelle – for man kan ikke bare kigge på de to tal; man bliver nødt til at sammenligne også tidsfaktoren – så vil jeg godt være med til at diskutere dette mere grundigt. Men de to rapporter, der er lavet, siger det modsatte.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg deltager gerne i de kurser og den undervisning, som ministeren foranlediger, og kunne vi oven i købet komme til at sidde ved siden af hinanden på samme skolebænk, kunne der måske komme et godt udbytte ud af det.

Men jeg stillede ministeren et konkret spørgsmål, som jeg gerne vil have at man på et senere tidspunkt kan slå svaret op på. Mit spørgsmål lød: mener ministeren, at DSB skal betale den samme afgift eller bropenge, eller hvad man nu vil kalde det – give den samme betaling – for at transportere en varegruppe over Storebælt, som de private vognmænd skal betale?

Jeg spørger selvfølgelig ud fra den opfattelse, at de private vognmænd med dette prestigeprojekt helt klart vil blive rigtig dårligt stillet. Jeg vil gerne have ministerens udtalelse om, hvorvidt DSB skal betale det samme som private vognmænd.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil gerne medgive ministeren, at muligheden af en sænketunnel under Østerrenden er nævnt i lovtæksten. Jeg forvekslede lovtæksten med teksten i § 1 i den politiske aftale, hvor der står følgende:

»2. etape består af en vejforbindelse i form af en højbro omfattende 2 × 2 spor plus nødspor over Østerrenden samt af færdiggørelsen af lavbroen over Vesterrenden for vejtrafik.«

Senere står der, at man kan overveje også at udbyde en sænketunnel; men der er en prioritering af højbroen, det står fast. Jeg synes, det er ordentlig snak, hvis man virkelig vil sige, at man vil bruge sænketunnelen i givet fald. Den er mulig og fornuftig at gennemføre.

Fru Elisabeth Bruun Olesen har ret i, at det i Nyboe Andersens beregninger så ud, som om begge projekter, især biltogsprojektet, var yderst rentable og samfundsøkonomisk fornuftige, også målt i forhold til den type af fortsat færgefart, som lå i projektet »Sammenlagt færgefart«, forudsat at man også gennemførte de store kombifærgeprojekter. Men der stod så også i denne rapport fra Nyboe Andersen, at man ikke var sikker på, at det var dette projekt, det var rimeligt at sammenligne med.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at jo tættere vi kom på realiseringen af projektet »Sammenlagt færgefart«, jo billigere blev det. Det var rent faktisk sådan, at man startede med et projekt til 750 mill. kr. for første etape. Det kom senere ned omkring de 500

[Bilgrav-Nielsen]

mill. kr. Men realiteten er, at den endelige og fuldt effektive undersøgelse af projektet »Sammenlagt færgefart« ikke var tilendebragt, dengang man gennemførte den undersøgelse, Nyboe Andersen stod for.

Men det er indlysende, at man i valget mellem en ren jernbaneforbindelse – eventuelt med biltog – og det, man nu har valgt, har valgt det absolut dårligst tænkelige i alle henseender anlægsøkonomisk, samfundsøkonomisk.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

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

Meddelelser fra formanden:

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Retsudvalget (23/1 87):

Udtræder: Svend Åge Petersen (KF)

Ny stedf.: Per Stig Møller (KF)

Det Udenrigspolitiske Nævn (27/1 87):

Udtræder som stedfortræder for Svend Auken: Kelm-Hansen (S)

Ny stedfortræder for Svend Auken: Erik Holst (S)

Udtræder som stedfortræder for Anker Jørgensen: Erik Holst (S)

Ny stedfortræder for Anker Jørgensen: Kelm-Hansen (S)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 28. januar 1987, kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 20.53
