

[Ministeren for offentlige arbejder]

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

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

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

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

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

## 2) Første behandling af lovforslag nr. L 156:

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

Af Bilgrav-Nielsen (RV) m.fl.

(Fremsat 17/2 83).

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

## 3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 77:

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

Af Bilgrav-Nielsen (RV) m.fl.

(Fremsat 17/2 83).

Forslagene sattes til forhandling.

### Forhandling

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

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

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

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

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

menlægning af bil- og baneoverfarten på Store Bælt.

Det radikale venstre siger selv i sine bemærkninger, at 1. etape af denne plan, som jo findes og bestandig er under overvejelse, vil koste 600 mill. kr. Efter mine tal er det 670 mill. kr., men det skal ikke skille os ad. Ved det ene eller det andet beløb vil denne investering på 600-700 mill. kr., der jo fører til en driftsbesparelse på op til 50 mill. kr. årligt for DSB, alt efter hvor energiprisen senere vil komme til at ligge, ikke kunne forrentes og afdrages i hr. Bilgrav-Nielsens levetid, for 50 mill. kr.s besparelse - hvad jeg vil anse for et optimistisk maksimum, men lad os ikke slås om det - er ikke nok til at forrente og færdigafdrage de op til 700 mill. kr.s investering - igen, indrømmet, noget afhængigt af renteniveauet til hver en tid, men diskontoen skal i hvert fald meget langt ned, for at det overhovedet kan lade sig gøre. Derfor tror jeg ikke, at det er nogen god idé.

Det hindrer ikke, at jeg har respekt for intentionen, der vel må være lagt i den. I måske utålmodig afventen, måske tvivl, som det var ytret fra hr. J. K. Hansens side, om etablering af en fast forbindelse overhovedet, kan jeg godt forstå, at det kribler i mange, som siger: ja men så må vi foretage noget andet. Og hvis der havde været tale om en udsættelse af fast forbindelse-projektet for et uævnat antal år eller bare for 5 år, ville jeg kunne forstå, at man siger: så må vi foretage noget andet.

Men som jeg har redegjort for tidligere på dagen, er den undersøgelsesfase på ca. 2 år, som vi nu har bedt om, og som jeg forstod at der var absolut stor tilslutning til, også uden afstemning, ikke af en sådan længde, at den kan berettige til at investere 700 mill. kr., 700 mill. kr., som ikke vil være noget som helst værd, medmindre også 2. og 3. etape bliver føjet til. Og hvis det er forudsætningen, vil det være en afgørelse, der træffes på fast forbindelse-spørgsmålet, og så er det altså det modsatte af, hvad regeringen satser på over en årrække. Derfor kan vi ikke erklære os enige i, at denne investering skal foretages nu.

Men jeg skal benytte lejligheden til, som jeg allerede har antydnet, klart at oplyse, at man i DSB og i vor planlægningsafdeling fortsat har disse planer under bearbejdelse, og at vi også i de næste par år vil fortsætte

med tekniske undersøgelser og forarbejder, herunder også myndighedsforhandlinger, for det tilfælde, at folketinget senere i 1980'erne skulle bestemme sig for, at det er de sammenlagte overfarter, der er løsningen eller en væsentlig del af løsningen.

Så skal jeg endelig gøre opmærksom på, at den ekspropriering af jord, der ville blive nødvendig ved at flytte fra Nyborg til Knudshoved, falder ikke, som nogle tror, geografisk og derfor økonomisk sammen med den ekspropriering, der vil blive nødvendig, hvis det er en fast forbindelses ilandføring, man skal ekspropriere til. Det vil man kunne se af den rapport, der hedder »Broen«, det er den med mågen i ø'et, som Statsbroen Store Bælt afgav, jeg tror i 1978, og jeg mener at erindre, at det er på side 137, disse to linjer er tegnet op, og de er ikke sammenfaldende. Også derfor vil en igangsætning af en eksproprieringsproces til 1. etape af sammenlagte overfarter ikke være noget fremtidsrettet projekt.

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

Vedrørende lovforslag nr. L 156, forslag til lov om ophævelse af lov om anlæg af en bro over Store Bælt, skal jeg sige, at det kan vi ikke medvirke til, og begrundelsen gav jeg i min ordførertale i den redegørelsesdebat, som vi lige har afsluttet.

Med hensyn til B 77 skal jeg også henvise til min ordførertale i redegørelsesdebatten. Vi vil være positivt indstillet over for dette forslag, og det begrundede jeg sådan set også i min ordførertale ved redegørelsen. Det vil vi være, fordi vi mener, det er nødvendigt med den udsættelse, der nu kommer, og med den udsættelse, som efter vor helt klare opfattelse betyder, at vi ikke får en fast forbindelse før ved århundredskiftet. Hvis vi får en sådan, vil det være nødvendigt med nyinvesteringer i overfarten på Store Bælt.

Vi kunne så naturligvis vælge at gå ind i problematikken om at forbedre overfarten mellem Nyborg og Korsør, og det er specielt fæргеlejerne, der vil være behov for at forbedre. Det ville være en meget, meget ufornuftig investering at gå ind i, og derfor vil det være en langt bedre måde at gøre det på, som det er foreslået i forslag B 77. Vi mener, det er fuldt forsvarligt at gå ind i en sådan løsning, og jeg er ikke enig med ministeren i,

[J. K. Hansen]

at en sådan løsning ikke vil være rentabel frem til århundredskiftet; det vil den helt klart være.

#### **Burgdorf (KF):**

Det er to radikale forslag, som er til debat her, og jeg må sige med det samme, at lovforslaget om at ophæve vedtagelsen her i folketinget fra 1973 må vi blankt afvise alene af den grund, at vi lige har haft en debat, hvor også vi fra vort parti har stået og sagt, at vi skulle have en fast forbindelse over Store Bælt. Så kan vi ikke ophæve loven på nuværende tidspunkt, og det er der heldigvis heller intet flertal for, tror jeg.

Det andet forslag, om at flytte færgerne, jernbanesporene, og hvad det hedder de forskellige steder i de 3 etaper, mener jeg heller ikke er relevant. Det koster en bule af penge, og det har vi slet ikke råd til i øjeblikket. Vi bliver nødt til at bruge de færger, vi har, indtil vi får en fast forbindelse, men jeg vil da gerne have lov til at sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg synes, det er meget sympatisk, at man prøver på at tænke nye tanker. Det er der jo ikke så forfærdelig mange der gør. At man så render mod en mur, er en anden ting, men vi må afvise forslagen.

#### **Svend Erik Hovmand (V):**

Også jeg skal på venstres vegne kun gøre nogle få bemærkninger til de to forslag, vi har til behandling her.

Først L 156, der drejer sig om ophævelse af loven om opførelse af en Storebæltsbro. I naturlig konsekvens af det, jeg tidligere har sagt i dagens løb, er det oplagt, at vi ikke kan gå ind for dette forslag, alene af den grund, at vi nu har tilkendegivet, at vi i de næste to år vil fortsætte de undersøgelser, som vi har omtalt. Men også ud fra et andet og, hvad skal vi sige, mere teknisk, praktisk hensyn.

Forholdet er jo det, at den gældende lov sikrer, at vi har reserveret nogle arealer på land til en eventuel broløsning, og den omstændighed, at vi gennem disse reservationer forhindrer, at der i den lokale planlægning bygges eller på anden måde foretages dispositioner med disse arealer, synes jeg er overordentlig væsentlig. Hvis det nu skulle vise sig, at vi om to år besluttede os til at fastholde en broforbindelse, ville det jo være ulyk-

keligt for alle parter, om man havde disponeret over disse arealer til anden anvendelse.

Så vil jeg godt sige om forslag B 77, at jeg er ganske enig i de betragtninger, som ministeren for et øjeblik siden gjorde gældende: at det vil være en samfundsøkonomisk dårlig investering nu at give sig i kast med en opgave, hvis omfang er af størrelsesordenen 600-700 mill. kr. Det ville det af mange årsager, men først og fremmest af den grund, at hvis man beslutter sig for en fast forbindelse, uanset om det bliver en bro eller en tunnel, ved vi, at den ikke vil gå i land på samme sted, som dette eventuelle nye færgeleje og disse sporforbindelser fører frem til, og det vil sige, at ikke bare færgelejet, men også en stor del af jernbaneinvesteringen vil være tabt.

Jeg synes, det i sig selv understreger, at der ikke er nogen særlig berettigelse i at kaste sig ud i en sådan investering. Dette forhindrer selvfølgelig ikke, at man teknisk og planlægningsmæssigt kan undersøge og være klar til, at man om to år vil være i stand til at træffe en beslutning også om denne side af sagen.

Jeg synes, det er væsentligt, at vi, når vi når frem til 1985, har mulighed for at træffe en beslutning, og at vi på det tidspunkt også har mulighed for at iværksætte den beslutning, vi så træffer, rimeligt hurtigt.

#### **Tommy Dinesen (SF):**

Med hensyn til ophævelse af loven om en fast Storebæltsforbindelse kan vi naturligvis fra SFs side gå ind for, at dette bør gøres hurtigst muligt, og det gør vi på baggrund af, at de, der er ansat på de forskellige ruter, Store Bælt og Kattegat, får en sikkerhed i deres ansættelse, således at de ved, hvad de har at rette sig efter de næste mange år frem.

Desuden synes vi også, at den verdensrekord, vi efterhånden har i undersøgelser af Storebæltsbroer, godt kan begynde at holde op.

DSBs planlægning må også have fred og må hurtigst muligt have besked på, hvorledes de skal lave den fremtidige planlægning.

Med hensyn til at flytte færgerne ud til Halsskov-Knudshoved har jeg sagt adskillige gange, så det skal jeg ikke gentage, at det går vi naturligvis ind for at man gør.

**Dohrmann (FP):**

Ikke alene fordi vi har haft en lang debat i forvejen, men også fordi det er tredje gang, det faktisk bliver foreslået, at Statsbroen Store Bælt-loven bliver ophævet, er der ingen anledning til at bruge ret megen tid på det.

Det var ikke de radikale, som foreslog det de foregående gange. Det ligger år tilbage. Da foreslog fremskridspartiet for første gang, at loven blev ophævet, for også på daværende tidspunkt måtte vi konstatere, at staten simpelt hen ikke havde råd til at bygge den faste Storebæltsforbindelse, men det skal naturligvis ikke afholde os fra at støtte det radikale forslag. Når vi får en privatfinansieret Storebæltsforbindelse, er det naturligvis overflødigt at have en lov, som giver staten tilladelse til at opføre en sådan forbindelse.

Om B 77 skal jeg sige, at vi finder det uhensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at begynde at foretage de store ændringer dér, som det foreslås, og at vi derfor vil gå imod forslaget.

**Hahn (CD):**

De to forslag fra radikal side er jo en udløber af det, vi har behandlet siden i formiddags. Forslaget om ophævelse af lov om anlæg af bro over Store Bælt kan vi naturligvis ikke tiltræde. Det går vi imod. Vi ser de næste to år an, ser, hvad udspillet så bliver om to år. Der bliver naturligvis et årsskifte, et århundredskifte, som hr. J. K. Hansen var inde på, men om et par år mener vi at beslutningen om Storebæltsbroens bygning vil blive taget. Vi ved efter det, vi har hørt i dag, at der er stort flertal for en bro, men vi ved også, at vi har oplevet en regering før denne, som har udsat en beslutning, men i dag har vi da fået det ud af det, at vi ved, at om cirka et par år eller rettere i løbet af 1985 får vi en afgørelse.

Med hensyn til forslaget til folketingsbeslutning om iværksættelse af I. etape er dette for mig at se et meget sympatisk forslag, men desværre kan vi ikke i dag være positivt stemt over for dette forslag. Forslaget kan genfremsættes om et par år.

**Anne Grete Holmsgård (VS):**

VS kan støtte forslaget om at ophæve loven om anlæg af en bro. Det skulle være fremgået temmelig klart af, hvad jeg sagde

under redegørelsesdebatten. Vi er desuden positive over for, at man hurtigst muligt sætter I. etape i gang af sammenlægningen af de to overfarter over Store Bælt.

Vi kan dermed også støtte det andet forslag fra det radikale venstre.

**Steffensen (KrF):**

Med hensyn til lovforslaget, L 156, må det jo være en klar konsekvens af det, vi har drøftet her i formiddags, og det, vi har været enige om, at vi må afvise L 156 om, at anlægsloven af 1973 ikke skulle stå ved magt.

Hvad angår B 77, kunne man måske være lidt ked af, at man har brugt udtrykket, at man »snarest« må iværksætte I. etape. Det er jo rigtigt nok, at der er nogle perspektiver i det forslag, som jeg ikke synes man blankt kan afvise. Det synes vi ikke i kristeligt folkeparti, men med henblik på, at vi nu netop har et par år, hvor vi skal se på sagerne, må vi nok sige, at netop denne lidt skarpe formulering, at det må være nu, kan gøre det vanskeligt at gå ind i noget konstruktivt i øjeblikket, indtil vi får en afklaring omkring forbindelserne. Og så kan det godt være, at det bliver det, som det radikale venstre her foreslår, som må gå ind i en reel vurdering. Det vil vi absolut ikke afvise.

Når ministeren nævnte, at forslaget ikke var fremadrettet som projekt, så tror jeg, ministeren har akkurat den samme tankegang, at det gælder netop lige i øjeblikket. Det kan godt være, at det til den tid, når vi skal drøfte, hvordan denne forbindelse skal etableres, kan være et meget relevant og også fremadrettet projekt. Det vil vi ikke afvise, men vi må i dag sige, at så længe undersøgelserne, som man nu er enige om skal foregå, ikke er afsluttet – og det vil sige til 1985 – kan vi ikke gå ind for dette forslag, men vi ser ellers i øvrigt positivt på det.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Så skulle vi opleve det med, at et radikalt forslag bliver betegnet som værende for klart, for konsekvent. Men o.k., det er et par klare, konsekvente forslag, som, synes jeg, netop efter debatten og det, vi lige har været igennem om redegørelsen, kunne være med til at sætte nogle ting på plads. Det gjorde redegørelsen jo ikke ret meget ved. Den de-

[Bilgrav-Nielsen]

bat, vi fik dér, endte, hvor den slags plejer at ende, uden konklusioner.

Jeg er glad for, at man er åben over for sammenlægningsforslaget her, og jeg noterer mig, at to af regeringspartierne tog positivt – man sagde ikke ja, men man tog positivt imod ideen. Ministerens eget parti tog positivt imod ideen, og det gjorde kristeligt folkeparti også.

Men jeg må selvfølgelig først og fremmest takke det flertal, som nu er konstateret, for at man vil gå i gang med en sammenlægning af jernbane- og biloverfarten på Store Bælt. Det flertal er jo konstateret allerede her ved første behandling. Det klare forslag har altså medført en klar tilkendegivelse fra folketinget, og det synes jeg er kolossalt vigtigt. Det betyder nemlig, at man nu ved i ministeriet for offentlige arbejder, at der skal planlægges efter, at der skal flyttes ud, først og fremmest fra Nyborg til Knudshoved, og jeg mener, at de problemer, der kan være med at finde linjeføringen og placere jernbaneanlægget, lige hvor det skal være, nu må stå på. Det skulle ikke være umuligt at finde en løsning, som tilnærmelsesvis vil kunne falde sammen med den linjeføring, der eventuelt skal bruges engang, hvis der kommer en fast forbindelse. Under alle omstændigheder mener jeg, at vi har at gøre med et område, hvor det ikke gjorde noget, om staten var ejer af lidt flere arealer. Jeg tror, det er et meget lille problem.

Om udflytningen vil jeg godt argumentere ganske kort ved at sige, at de åbenlyse fordele består i, at man ikke skal investere videre inde i Nyborg, men investere i Knudshoved i stedet for. Altså ikke tale om at gøre et eller andet i modsætning til ingenting at gøre – jo, det er ministerens holdning, må jeg forstå. Ministeren siger, at de 600–700 mill. kr., vi ønsker investeret i 1. etape, er spildt og kan ikke afdrages og forrentes, og hvad ved jeg – det er en interessant tale oven på en debat om nogle milliarder, som nemt kan afbetales og forrentes. Her kan altså en 600–700 mill. kr. ikke afbetales og ikke forrentes. Det kan kun bygge på den forestilling, at ministeren ingenting vil foretage sig inde i Nyborg, ingenting vil foretage sig i Korsør, og det er lige præcis det dårligste resultat, man kan få ud af denne trafikdebat. Med den bemærkning, som kom fra ministeren, understreger han klart, hvad det reelt er, regeringen nu er

blevet enig om: det er at udskyde, det er ingenting at foretage sig, at lade forbindelserne mellem Fyn og Sjælland reducere, blive dårligere. Serviceforringelsen vil blive tydelig, for der må ikke investeres.

Der skal investeres. Man kan vælge at investere i Nyborg eller at gøre det i Knudshoved. Vi foreslår, at man gør det i Knudshoved, så opnår man en driftsbesparelse, der er helt tydelig. Man opnår nogle helt klare miljømæssige fordele inde i Nyborg, og man opnår en langt bedre og langt mere rationel udnyttelse af færgkapaciteten på Store Bælt. Allerede ved gennemførelse af 1. etape opnås der helt klare fordele, så uanset om der skulle komme en fast forbindelse eller ej, er denne 1. etape fornuftig, og det er kun 1. etape, vi har fremsat forslag om. Vi mener, vi skal gå videre om nogle år og beslutte 2. etape og 3. etape, men det er ikke det, som folketinget skal tage stilling til nu. 1. etape er i sig selv fornuftig, også selv om der kommer en fast forbindelse, for der går immervæk 10–15 år, nok mere, selv i gunstigste fald set fra CDs synspunkt, inden der står en fast forbindelse.

Så dette er begrundelsen for at flytte ud, og jeg behøver jo ikke at argumentere længe for det, for flertallet er klart markeret.

Jeg vil godt sige om et par af de indvendinger, der har været imod denne idé, at de går først og fremmest på, at det ikke skulle være rentabelt. Det er ministerens standpunkt, men jeg tror, at ministeren nu har hørt, at der er et flertal i folketinget, og det vil sige, at nu kan ministeren lige så godt indstille sig på at administrere det flertal. Jeg tror, at jeg må forstå ministerens holdning til den forrige del af debatten og til tilværelsen som minister i øvrigt sådan, at han er indstillet på at administrere det flertal, der er i folketinget også for denne sag.

Hr. Svend Erik Hovmand var inde på – og det var i øvrigt det store flertal af ordførerne – at broloven skal vi lade stå ved magt. Vi mente jo, det var mest rationelt at sige: broloven ophæver vi; derefter går vi i gang med det nye, med sammenlægningen.

Broloven kan ingen for alvor mene er værd at holde på, ej heller ministeren, for hvad er det nemlig, den brolov går ud på, som i øvrigt blev vedtaget i 1973? Den går ud på, at der skal bygges en 6-sporet motorvej med nødspor og 2 jernbanespor, og det skal alt sammen over Østerrenden være på

[Bilgrav-Nielsen]

en højbro. Det projekt tør jeg godt påstå aldrig bliver realiseret. I øvrigt foreskrives der en forvaltning vedrørende Statsbroen Store Bælt, en bemanning, virksomhedsledelse og styrelse, som vi jo næppe har. Mig bekendt har vi en post på finansloven, der hedder Statsbroen Store Bælt, som står opført med ca. 1 mill. kr. Det kan næppe rumme alt det, som er beskrevet med værende krav om, hvad denne virksomhed skal indeholde. Så sagen er jo den, at vi ikke har den institution. Vi har en skal, men vi har ikke noget i skallen. Alle ved, at netop det projekt, som er meget detaljeret udformet i loven, ikke bliver gennemført. Derfor synes jeg, der var god grund til, at man ophævede den.

Så vil jeg da i øvrigt gøre opmærksom på, at jeg har gjort den interessante iagttagelse, at når man slår op i Lovtidende for 1973 dér, hvor lov nr. 414 om bygning af en Storebæltbro findes, så findes der på modstående side et andet projekt, som er vedtaget samme dag. Ministeren vil måske også kalde os for maskinstormere, os, som har været med til at forhindre, at dette andet projekt blev gennemført, nemlig etablering af en lufthavn på Saltholm. Efter at ministeren har svunget sig op her i dag til utrolige højder med hensyn til faste forbindelser over snart sagt ethvert vand, kunne jeg godt tænke mig at spørge ham, om han har planer om at genoptage loven om anlæg af lufthavn på Saltholm. Det er i hvert fald interessant, at de to lovforslag blev vedtaget samme dag, nemlig den 13. juni 1973. Den ene har vi helt klart taget afsked med; jeg synes, tiden er inde til, at vi også tog afsked med den anden. Det er under alle omstændigheder ikke det forslag om en fast forbindelse, der bliver vedtaget, hvis der overhovedet bliver vedtaget nogen fast forbindelse.

Til sidst vil jeg godt stille et spørgsmål til ministeren. Vil ministeren allerede i dag klart erkende, at der er et stort flertal for at begynde sammenlægningen af færgeoverfarten på Store Bælt, og vil ministeren positivt arbejde med på, at vi nu i udvalgsarbejdet får lagt en tidsramme for, hvordan arbejdet kan sættes i gang?

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

Hr. J. K. Hansen sluttede sit indlæg med at sige, at han var sikker på, at en investering på små 700 mill. kr. i første fase af de sammenlagte forbindelser ville kunne forrentes og afdrages, så man var færdig til år 2000.

Bortset fra, at jeg allerede tidligere på dagen har anfægtet det også efter hr. J. K. Hansens grundlæggende tanker pessimistiske syn, at det skal blive år 2000, vil jeg gerne bede hr. J. K. Hansen regne lidt nærmere på det. Jeg vil hævde, at selv hvis renten er 0 og dermed altså også rentes renter bortfalder, kan man ikke på 10–11 år afdrage 650 mill. kr. med den besparelse på maksimalt 50 mill. kr., der bliver tale om. Det kan bare ikke lade sig gøre. Men lad os se på det under udvalgsarbejdet. Jeg går ud fra, at der vil blive kulegravet, spurgt og besvaret så realistisk, som det nu er muligt med fremtidens ting, vedrørende de forskellige beregninger, og så håber jeg, at hr. J. K. Hansen, vil svinge over i sit syn på dette lovforslag.

Jeg har anledning til at takke en række ordførere. Jeg skal straks komme tilbage til flertalsspørgsmålet.

Hr. Burgdorf roste hr. Bilgrav-Nielsen for at drage nye tanker frem. Jeg udtalte mig også i min svartale meget positivt om intentionerne bag dette forslag. Jeg vil godt sige, at det er ikke nye tanker, det er et arbejde, der har stået på i mange år, og som allerede på nuværende tidspunkt er temmelig forberedt. Det er tanker, mange har haft og har arbejdet med, og man har altså ment, at for at få torpederet den faste forbindelse som en kommende mulighed, var tiden nu inde til at fremsætte forslag. Det er helt i orden og rimeligt ud fra de radikales forudsætninger, men der er ikke noget nyt i det. Det nye er kun fremsættelsestidspunktet.

Hr. Tommy Dinesen sagde, at DSB omgående må have besked på, hvordan de skal disponere. Ja, DSB hører faktisk til min ressort, og jeg vil meget gerne være hjælpsom over for DSB, og jeg tror – jeg ved det ikke – at man i DSBs ledelse og personale vil mene, at jeg ikke lægger sten i vejen og afsporer tingene for dem. Det tror jeg ikke jeg gør, men at de skulle have krav på her og nu at få at vide, hvordan de skal disponere – aldeles ikke! Jeg kan godt lide langtidspanlægning, når den bare ikke går hen og bliver et snærende bånd og en hindring for fleksibili-

## [Ministeren for offentlige arbejder]

tet og for rullende forandringer, som udviklinger og nye erfaringer nødvendiggør.

DSB skal nøjagtig som postvæsenet og andre etater og virksomheder, private eller offentlige, lægge en hel række planer. I disse dage har vi haft en pressepolemik om, at postvæsenet vil indføre første klasses og anden klasses breve. Det vil postvæsenet overhovedet ikke, men man undersøger nogle muligheder, og det bliver så udråbt til planer. Så er der straks en hel masse politikere og andre, der rejser sig op og tager afstand fra nogle planer, der aldrig har foreligget. Enhver ordentlig ledelse lægger en hel masse strategier og undersøger en hel masse mulige og umulige muligheder for det tilfælde, at et eller andet skulle indtræffe, som gør det hensigtsmæssigt at have disse ting. DSB skal arbejde videre på de ting, det har jeg sagt i indledningen, men DSB har ikke noget krav på eller akut behov for her og nu at vide besked om denne sag.

Til hr. Dohrmann vil jeg gerne sige – jeg har sagt det i den anden debat før på dagen – at også Statsbroen Store Bælt, altså 1973-loven, bygger på privat finansiering. Det er der overhovedet ingen tvivl om. Det er ikke skatteyderfinansiering. Det er ikke statskassenfinansiering, men det er private, der vil give lånene og få dem afdraget og forrentet. Bygning af en Storebæltsbro helt uden et eller andet lovgrundlag, som hr. Dohrmann forestillede sig, behøver man ikke spørge staten om. Hvis private vil bygge den, kan de bare bygge den. Det gad jeg nu nok se om selv det radikale venstre ville være med til, men det var altså et af hovedmotiverne for hr. Dohrmann til at støtte forslaget.

Jeg var enig i såvel hr. Hahns som i hr. Steffensens indlæg. Jeg har ikke sagt, at der ikke er noget fremadrettet i sammenlægning af overfarterne. Det er der på betingelse af, at vi beslutter, at vi ikke skal have en fast forbindelse, så dér kan vi nok også finde hinanden.

Og så skal jeg endelig beskæftige mig et øjeblik med ordføreren for forslagsstillerne, som bl.a. sagde, at han så da gerne, at staten via ekspropriation ville blive ejer af nogle flere arealer. Det undrer mig, hvis det skulle være en enig eller bare flertalsmening i det radikale venstre, men det er muligt. Det ved hr. Bilgrav-Nielsen jo bedre end jeg. Jeg har bare lov til at sige, at det undrer mig meget,

at f.eks. husmændenes formand synes, at det var interessant og et formål for staten at give sig til at være ejer af nogle flere arealer. Jeg kan i hvert fald sige, at det er et synspunkt, regeringen ikke står for.

Så siger hr. Bilgrav-Nielsen, at Statsbroen – i hvert fald projektet fra 1973-loven – aldrig bliver til noget. Ja, sådan en påstand kan man godt vove uden alt for stor risiko. Jeg vil sige, det er fifty-fifty. Den kan udmærket blive til noget. Hvis tunnelundersøgelserne ikke viser sig overordentlig fordelagtige, vil jeg gerne erklære, men det fremgår også af den redegørelse, jeg har afgivet, at der ikke er noget siden 1973 af erfaringer, udvikling, forskning og andet, som dementere det korrekte teknisk, økonomisk og trafikalt i broprojektet, således som det er nedfældet i Statsbroen Store Bælt-loven af 1973. Der er ikke sket nogen udvikling, som siger, at projektet med højbroen, som jo er den teknisk mest avancerede del af det, ikke kan udføres, således som det er forudset. Der er ikke kommet nogen dementier, ikke nogen tilbageskridt og ikke nogen ændringer, så Statsbroen Store Bælt i den form, som den fik ved udformningen dengang, kan udmærket blive realiseret. Men det er slet ikke det, der er det afgørende spørgsmål. Det afgørende spørgsmål er, om vi får den faste forbindelse eller ej, og som jeg sagde før: hvad enten man er tilhænger eller modstander heraf, er en ophævelse af 1973-loven ikke til nogen som helst praktisk gavn for nogen af parterne, for nogen af synspunkterne. Det eneste, man vil opnå, er et eller andet politisk signal, og det signal vil vi altså ikke være med til at give.

Endelig spørger hr. Bilgrav-Nielsen, om jeg vil administrere et konstateret flertal. Nu er der et gammelt ord, der siger, at man skal ikke sælge skindet, før bjørnen er skudt, og man skal vel ikke administrere et flertal, før der er stemt. Hvis der skal være flertal for denne sag, skal den jo til anden behandling, og dér skal der konstateres et flertal, og jeg anmoder høfligt og indtrængende om, at jeg må have lov til at vente med at administrere det flertal, indtil det på den i loven foreskrevne måde er blevet manifesteret. At jeg gør det i givet fald, er hr. Bilgrav-Nielsen jo ikke i tvivl om.

Vi havde for nylig en sag om en saltvandsø ved Margrethe Kog, og dér var der flere

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

af ministrene, der var oppe at aflægge ed på Bibelen og grundloven, så der er ikke nogen tvivl om, at enhver regering bør kende sin plads og pligt, og en mindretalsregering bør gøre det i potens, så det skal såmænd ikke skille os ad, men jeg appellerer til alle under udvalgsarbejdet om at give sig grundigt i lag med problemerne, før man letsindigt beslutter sig til at bruge – o.k., i 1984 bliver det kun 35–40 mill. kr., og så kan vi jo altid ved en fast forbindelse-beslutning i 1985 gøre de penge værdiløse, hvis det er det, nogle sigter på, eller altså drømme om, at man skulle gå så langt som til i 1989 at have investeret 782 mill. kr. og så bagefter se, at det var ingen nytte til. Jeg tror, det spring er alt for langt ud på det dybe.

Endelig med hensyn til ingenting at foretage sig. Jeg går ikke ud fra, at det var en almindelig karakteristik af, hvad det er, regeringen gør og vil på alle mulige områder. Men det er korrekt, at vi ingenting vil foretage os med hensyn til Storebæltsoverfarterne i den fase frem til 1985, hvor undersøgelserne om fast forbindelse vil blive fortsat. Med ingenting mener jeg selvfølgelig ikke absolut ingenting, men ikke investeringer i nævneværdig grad, ikke ændringer i nævneværdig grad. Det er korrekt, og man skal ikke foretage sig noget bare for at få ros for at være ude med arme og ben.

**Tommy Dinesen (SF):**

Da ministeren taler om letsindighed, og hvad ved jeg, her fra talerstolen, vil jeg godt lige læse et afsnit op fra »Oversigt over investeringer på trafik- og kommunikationsområdet«, side 39. Den er lavet i oktober 1981. Jeg citerer:

»Udsættes en fast Storebæltsforbindelses igangsætning væsentligt ud over 1983, er den centrale planlægningsforudsætning for overfartsrådets udbygning imidlertid afgørende bristet, hvorfor færgesystemets sårbarhed må søges minimeret gennem etablering af yderligere færgelejer.«

Det betyder simpelt hen, at det haster.

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

Ministeren var i bemærkningen til mig inde på, at nu skulle vi nok have dette regnet godt efter i udvalget, og vi skulle så se på de og de ting, så kunne det da godt være, at

socialdemokratiet stod af alligevel. Jeg skal helt stilfærdigt sige til ministeren, at det tror jeg ikke ministeren skal gå og regne med. Jeg er helt klar over, at naturligvis skal forslag B 77 have en forsvarlig udvalgsbehandling, ingen tvivl om det. Der er en hel del ting, som vi skal have undersøgt, og jeg er også helt sikker på, at når vi har fået disse ting undersøgt, så holder min rentabilitetsberegning særdeles godt, det er jeg bestemt ikke nervøs for. Så jeg tror nok, ministeren skal gøre sig klart, at vi mener, at med det, der nu er sket omkring en fast forbindelse over Store Bælt, kan vi ikke bare lade overfarten hvile i sig selv.

Jeg er klar over, at der er nogle i regeringen, der mener, at det kan man bare gøre. Det mener vi ikke, det vil være alt for farligt, for det er et meget sårbart område. Vi har kun de to brede færgelejer, ét hvert sted, der skal altså ikke ret meget kollision til eller andet i disse færgelejer, for det går galt med trafikken over Store Bælt. Vi vil ikke være med til, at noget sådant kunne ske, så jeg må sige helt stilfærdigt til ministeren, at jeg tror godt, ministeren kan gå i gang med at forberede dette projekt.

**Dohrmann (FP):**

To gange i dag har ministeren sagt, at Statsbroen Store Bælt også kunne være privat finansieret. Første gang troede jeg, at det var en fortalelse, og da kommenterede jeg det ikke, men nu stod ministeren minsandten heroppe og gentog det. Må jeg ikke godt bede om en forklaring på, hvad ministeren mener med, at Statsbroen Store Bælt kunne være privatfinansieret? Det vil jeg meget, meget gerne have en forklaring på.

Jeg mener at kunne erindre, at før broen blev lagt i mølposen under SV-regeringen, var der også på finansloven i budgetårene fremover afsat nogle beløb til finansiering, så medmindre ministeren mener, at statskassen er privatfinansieret via skatteydermidler el.lign., forstår jeg det ikke. Jeg ved ikke, hvordan ministeren finder frem til det dér, men jeg vil meget, meget gerne have en forklaring på det, for uanset hvem der udfører arbejdet, vil det da være staten, der står som garant, og dermed er der da overhovedet ikke tale om privatfinansiering. Men jeg vil altså gerne have en forklaring på det.



### Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil godt takke hr. Tommy Dinesen for en meget præcis og kontant angivelse af, hvordan problemerne hænger sammen. Hr. Tommy Dinesen har jo arbejdet meget med dette og har styr på disse ting, hr. minister, så jeg tror, at der også i ministeriet er adskillige skuffer, der indeholder materiale, som meget hurtigt kan klargøre, at tingene hænger sammen, som hr. J. K. Hansen og hr. Tommy Dinesen har redegjort for her i dag, omkring økonomien.

Men det, der virkelig bekymrer mig, er den nuværende trafikminister, som jo har givet en redegørelse tidligere i dag og jo svang sig meget højt op, navnlig i henseende til at beskrive de lyksaligheder, der opstår, når man knytter landsdele tættere sammen. Der er masser af sandheder i det, så jeg kan ikke forstå, hvis ministeren virkelig vil lægge ryg til, at nu skal der ingenting ske.

DSB har ikke krav på som DSB at få besked her og nu, men borgerne har krav på, at DSB kan planlægge. Borgerne har krav på, at erhvervslivet er i stand til at få den lempeligste forbindelse, den letteste, mest effektive forbindelse inden for de givne ressourcer og muligheder, vi nu engang har. Dertil hører også, at vi må foretage en modernisering af overfarten, men jeg synes, det vigtigste er at slå fast, at selv om man skulle beslutte sig for en fast forbindelse på et eller andet tidspunkt – jeg mener, det bliver et godt stykke på den anden side af år 2000 – er i hvert fald denne 1. etape fornuftig og samfundsøkonomisk relevant. Det er simpelt hen en god måde at få effektiviseret overfarten på.

Jeg takker for det flertal, der er for dette forslag. Jeg er dog ked af, at man ikke kunne tage skridtet fuldt ud og tage afsked med den brolov, som vi godt ved ikke bliver til noget, men det gør ikke så meget. Det er vigtigere, at vi kommer i gang med den anden sag, og det skulle der være flertal for.

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

Jeg var naturligvis ikke meget lykkelig for hr. J. K. Hansens sidste indlæg, men jeg vil nu, da jeg har et lyst sind, foretrække at hæfte mig ved tilsagnet om et grundigt udvalgsarbejde, og under dette kan vi jo så lære af hinanden. Jeg ser frem til hr. J. K. Hansens

forelæggelse af, hvordan han frem til år 2000 vil forrente og afdrage en investering, hvis nyttevirkning starter i 1989, som indbringer 50 mill. kr. om året, og som har kostet ikke under 650 mill. kr. Men kommer vi til det resultat, at det kan lade sig gøre, er jeg selvfølgelig lige så åben, som jeg håber hr. J. K. Hansen vil være, hvis vi kommer til det modsatte resultat.

Meningen med en første behandling og derefter en udvalgsbehandling er vel ikke, at det skulle være forkert at konstatere, hvilket flertal der kan tælles op i dag; det må sandelig være meningen, at man bør fordybe sig en hel del i disse ting og forbeholde sig sit standpunkt. Selv om man har givet udtryk for sympati for et forslag eller det modsatte, må der arbejdes grundigt med det, og det har jeg altså tillid til at både socialdemokratiets ordfører og øvrige medlemmer af trafikudvalget vil gøre.

Hr. Dohrmann borer i og bliver ved med at spørge om privat finansiering. Jeg har forklaret højt og tydeligt, at selv om en lang række repræsentanter for stærke finanskon-sortier har henvendt sig for at få lov til at overtage finansieringen af en fast forbindelse over Store Bælt, er der til dato ingen, som har anvist den vej, hr. Dohrmann anviser, og som skulle gøre det muligt at låne disse penge uden statsgaranti. Jeg har i mit tidligere indlæg sagt, at skulle sådanne tilbudsgivere dukke op, skal de blive vel modtaget og deres ideer og forslag grundigt efterprøvet, men trods det at det altså ikke er nogen hemmelighed hverken her i landet eller i udlandet, at vi diskuterer disse ting, er der ingen, der har meldt sig med noget sådant.

Når jeg bruger ordet »privatfinansiering«, så mener jeg dermed, at det ikke er finansiering via statskassen, og at det ikke er finansiering fra skatteyderne, men det er finansiering via private banker, pengeinstitutter, koncerner, långivere, hvad som helst, og det er afdrag og forrentning via brugernes afgifter. Det må vistnok være tilladt inden for terminologien at betegne dette som privatfinansiering.

Det er efter min bedste overbevisning og hukommelse ikke korrekt, at de beløb, der har været optaget på en række finanslove under posten Statsbroen Store Bælt, har været til finansiering. Det har udelukkende været til undersøgelsesarbejde og administrati-

[Ministeren for offentlige arbejder]

on, men der har ikke været tale om beløb af en størrelsesorden, som tillod nogen finansiering.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslagenes overgang til anden (for forslaget til folketingsbeslutnings vedkommende anden (sidste)) behandling vedtoges uden afstemning.

### Anden næstformand (Mette Madsen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 4) Første behandling af lovforslag nr. L 129:

*Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og om ophævelse af lov om forbud mod civil overlydsflyvning.*

(Fremsat 28/1 83).

Lovforslaget sættes til forhandling.

### Forhandling

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

Jeg kan forstå, vi skal en tur i luften nu, og jeg kan da glæde ministeren for offentlige arbejder med, at jeg på vegne af den socialdemokratiske folketingsgruppe kan give tilslutning til dette forslag.

Vi har nogle ting, vi gerne vil have undersøgt under udvalgsarbejdet. Det er bl.a. reglerne om de arbejdsmiljømæssige forhold, hvor vi mener, at der er nogle grupper, der ikke er medtaget, idet man kun medtager det personale, der er certificeret. Der er noget personale, der står udenfor, men det vil vi gerne se på i udvalget. Der er også spørgsmålet om, hvor bedriftssundhedstjenesten skal ligge, og så er der spørgsmålet om eftersyn af personer, der forlader flyvepladsområdet. Her foreslås i en bemyndigelse til ministeren, at ministeren kan bemyndige andre end politiet til at foretage disse undersøgelser. Vi mener nok, at det er politiets opgave at foretage disse undersøgelser.

Men som sagt, det ser vi på i udvalget, og vi kan give tilslutning til forslaget.

#### Finn Jørgensen (KF):

På det konservative folkepartis vegne kan jeg også anbefale dette forslag til lov om ændring af lov om luftfart m.m. Vi har for så vidt ikke særlige bemærkninger til de 4 hovedpunkter, der er indeholdt deri.

Det ene er, at tilsynsbeføjelsen kan overføres til hjemlandet for den, der lejer en flyvemaskine.

Vi har ligesom hr. J. K. Hansen ønske om at få lejlighed til nærmere at drøfte den regel, der foreslås, om stikprøvevis kontrol ved udpassage fra lufthavnen enten ved politi eller i særlige tilfælde ved lufthavnspersonalen. Vi kan for så vidt godt forstå, at der med de arbejdsopgaver, der i almindelighed påhviler politiet, kan være behov for at foretage denne kontrol ved andet personel, som det i øvrigt sker på andre arbejdspladser. Det er jo ikke passagerer, der er tale om, det er dem, der er beskæftiget det pågældende sted.

At støj- og forureningsbestemmelserne overføres til denne lov, finder vi naturligt.

Den sidste og den fjerde ændring, der er indeholdt, er arbejdsmiljøbestemmelser for flyvende besætninger, idet sådanne ikke findes nu. Vi synes nok, det vil være værdifuldt at komme helt på det rene med og være sikker på, at den sikkerhedsuddannelse, der er forudsat for et personel, der i forvejen er meget sikkerhedsbevidst, nu også svarer til behovet og ikke overdrives, således som vi har set det ved tidligere lejligheder. Det vil vi godt have lejlighed til at drøfte nærmere i udvalget.

Alt i alt kan vi give forslaget vores tilslutning med den bemærkning, at der er en række praktiske ting, som vi synes skal afklares under udvalgsarbejdet, specielt sikkerhedsuddannelsernes omfang.

#### Lennart Larson (V):

Venstres folketingsgruppe kan tilslutte sig disse ændringer af lov om luftfart og kan stort set tilslutte sig de bemærkninger, den konservative ordfører kom med. Vi vil tilsige et hurtigt udvalgsarbejde, men der er også ting, vi gerne vil se på.

Vi er enige i, at de fire ting, som her skal ændres, bliver gennemført hurtigst muligt.