

[Fjerde næstformand]

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

Den næste sag på dagsordenen var:

### 3) Første behandling af lovforslag nr. L 60:

*Forslag til lov om privatfinansieret fast Storebæltsforbindelse.*

Af Dohrmann (FP) m.fl.  
(Fremsat 11/11 82).

Lovforslaget sattes til forhandling.

#### *Forhandling*

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

Der er flere strenge i mit sind, der rører sig, når jeg skal tage stilling til dette forslag: den positive og den negative. Det positive set med mine øjne er, at jeg ikke kan erklære mig ganske uenig i de intentioner, der foresvæver forslagsstillerne. Jeg har ikke selv taget endeligt standpunkt, og jeg kan slet ikke udtale mig på regeringens vegne på nuværende tidspunkt. Derfor kan jeg i virkeligheden ikke give nogen endelig mening til kende, men der er ingen grund til at skjule, at min sympati går i retning af en sådan forbindelse, og at den muligvis skal være privatfinansieret, muligvis statsfinansieret, muligvis fællesfinansieret med indenlandske/udenlandske, private/offentlige midler. Der står mange ting åbne. Men jeg har altså en vis forståelse for intentionerne bag forslaget.

Hvad jeg derimod ikke rigtig forstår, er, at man syntes, at tiden var inde til at bringe det på folketingets bord igen. I maj i indeværende kalender- og finansår havde vi det til debat. Man kunne godt have ventet til næste maj, så meget mere som man ved, at der i vinterens løb, længe før påske, ja endda før fastelavn, dels vil ligge en rapport, dels vil blive givet en redegørelse til folketinget om de nye overvejelser, de nye erfaringer, den nye viden, som foreligger. Det er en selvfølge – det kan jeg tilsige forslagsstillerne – at denne rapport i meget høj grad vil beskæftige sig med finansieringsformerne, uden at den måske drager en konklusion, for det kan jeg ikke love i dag. Det er muligt, vi kommer

med en sådan, men i hvert fald vil der være en belysning af de forskellige måder at finansiere en eventuel fast forbindelse på. Jeg kan ikke tro, at fremskridtspartiet kan have meget stor glæde af at få tingene endevendt og bruge en hel del tid, før vi har fået den redegørelse, og før folketinget har debatteret den og dermed tilkendegivet, hvor der eventuelt kan findes et flertal.

Man skal altså ikke høre utak for, at man gerne vil bære ved til bålet, så det kan blive ved med at brænde. Men regeringen må på nuværende tidspunkt afvise at fremme forslaget, men jeg skal da tilsige, at de oplysninger, man under udvalgsarbejdet udbeder sig, vil blive stillet til rådighed, idet jeg dog må tage forbehold for de mange punkter, hvor vi først vil blive færdige i løbet af januar måned. Det er regeringens beslutning, at den lovede rapport kommer til folketinget inden udgangen af januar, og så længe håber jeg at forslagsstillerne kan væbne sig med tålmodighed.

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

Jeg skal på socialdemokratiets vegne på samme måde, som vi gjorde det den 19. maj i år ved behandlingen af et næsten identisk forslag fra fremskridtspartiet, afvise det forslag, vi har til behandling i dag. Vi vil afvente regeringens bebudede redegørelse om øst-vest-forbindelsen og på den baggrund diskutere en fast forbindelse over Store Bælt.

Jeg skal tilføje på baggrund af det, jeg lige hørte fra ministeren, at jeg håber ikke, at denne redegørelse bliver udskudt alt for længe. Vi har forståelse for, at det har taget lidt længere tid på grund af ministerens sygdom, inden den kom frem, men jeg håber, at ministeren nu er så restitueret, at den kan komme ret tidligt i det nye år. Så har regeringen da også fået lidt længere tid til at finde sine egne ben også på dette område.

**Burgdorf (KF):**

Der er for mig slet ingen tvivl om, at vi på et eller andet tidspunkt skal have en Storebæltsbro. Det har været drøftet her i landet i de sidste hundrede år, og vi har været langt fremme ved snorene med at gå i gang. Det blev pakket i mølposen. Vi skulle nødig udsætte os for én gang til at være lige ved at starte og så fortryde det. Nej, vi skal have

[Burgdorf]

det ordentligt bearbejdet og gennemgået, så vi ikke kommer i den situation én gang til.

Men jeg tror heller ikke, at den form, som her er fremlagt, altså at vi skal pålægge ministeren at gå i gang nu, er den rigtige, og slet ikke, når vi ved, at ministeren har bebudet en redegørelse. Vi må afvente den og se, hvad den indebærer. Jeg mener, vi ikke kan være forsigtige nok med at få tingene klaret, så de ligger helt korrekte, så vi ikke får en fadæse én gang til.

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

Inden jeg går over til at kommentere nærværende forslag, vil jeg gerne gøre tre historiske bemærkninger.

For det første vedtog folkettingen den 13. juni 1973 en lov om anlæggelse af en bro over Store Bælt, opført og drevet af staten.

For det andet besluttede den daværende SV-regering i 1978 at udskyde dette broprojekt samt at forelægge folkettingen en fornyet redegørelse om øst-vest-trafikken omkring årsskiftet 1982-83.

For det tredje har firkløverregeringen netop for nogle dage siden officielt meddelt og ministeren i dag bekræftet, at en redegørelse vil blive forelagt inden for de kommende to måneder.

Hvorfor denne historiske redegørelse? Jo, fordi denne historiske redegørelse tilsiger os, hvis vi skal være saglige i dette ting, at vi i dag ikke går ind i en substansdrøftelse af dette forslag, 2 måneder før der foreligger en grundig redegørelse, som vi har bedt om. Lad os nu udvise så megen tålmodighed, at vi afventer trafikministerens lidt forsinkede julebrev; vi vil så til den tid kunne lade forslagsstillernes synspunkter indgå i de overvejelser, hvis de på det tidspunkt vil vise sig at være relevante. Men inden en sådan redegørelse forelægges, synes jeg vi bør vise den nødvendige tålmodighed.

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

Jeg kan forstå, at de forskellige politiske partier ikke er meget for at drøfte denne sag, og at man bruger den undskyldning, at vi hellere må vente og se, hvad der kommer fra regeringen. Om det så giver nogen afklaring, bliver interessant at se.

Men jeg vil alligevel komme med nogle bemærkninger til dette lovforslag, fordi jeg

synes, det er fantastisk dårligt, at der i bemærkningerne ikke står noget om konsekvenserne. Der står noget om, at det vil koste 8 mia kr. at bygge en Storebæltsbro, og det passer i hvert fald ingen steder. For det første regner man i DSB med 12 mia kr., og bliver det privatfinansieret, ryger man med moms op på 15 mia kr., og det er i hvert fald betragtelig højere end de 8 mia kr.

I bemærkningerne omtales også en udmærket rapport fra grænseregionsforskningsinstituttet. Den synes jeg ærlig talt hr. Dohrmann burde gå hjem og læse igen, fordi den simpelt hen er så dårlig, at jeg i hvert fald ikke ville sætte mit navn under den. Den regner kun med 1.200 arbejdsløse; det er jo ikke noget at snakke om i dag. Det har jeg diskuteret med hr. Dohrmann før. Han er ligeglad med, om der er nogle, der bliver arbejdsløse, om det bliver 3.000-4.000, bare det ikke er sønderjyder i hvert fald, for så har han nok en anden indstilling til det.

I den rapport står der kun, at det er ved DSB i Korsør-Nyborg, at folk bliver arbejdsløse, men det er ikke alene her; det drejer sig også om de andre ruter, Kalundborg-Århus, Juelsminde-Kalundborg og Mols-Linien - for kun at tage de store. Der står også i denne rapport, som er så god, at der er to værfter, Helsingør og Nakskov, der laver færger. Det er også forkert. Der er både Svendborg, B&W, Århus, Frederikshavn og Ålborg. En af grundene til, at Ålborg lige har fået en ordre på 1,5 mia kr. til en cruiser, der skal sejle på Bahama-øerne, er jo, at man har den know-how, som man har fået ved at bygge færger.

Alt det omtales ikke i denne rapport, som tilsyneladende ligger til grund for hr. Dohrmanns bemærkninger og intentioner i lovforslaget.

Man kan nævne Frederiksværks stålvalseværk, som leverer en masse jern til de danske skibsværfter, noget, der heller ikke er med. Når man har diskuteret privat finansiering, synes jeg, det er ret alvorligt, at man ikke tager med, at DSBs indtægter vil falde med godt og vel 700 mill. kr. om året. DSB har i forvejen af den nuværende regering fået besked på, tror jeg nok, at spare 0,5 mia kr. til næste år, og de ved ikke, hvordan de skal gøre det. Til sidst bliver vi nødt til at bruge veterantog, og hvad ved jeg? Det er meget romantisk, men det er ikke særlig ef-

[Tommy Dinesen]

fektivt. Hvordan vil man spare f.eks. 0,5 mia kr. og så oven i købet få en indtægtsnedgang på 700 mill. kr.? Hvem tror på, at DSB i det hele taget vil kunne fungere?

Hvis hr. Dohrmann mener, at man kan skaffe beskæftigelse ved bare at bygge broer, vil jeg da sige, at selvfølgelig er der da beskæftigelse ved en bro. Man kan da også komme en halv time før over på den anden side, men lever vi i dag i et samfund, som har råd til at betale 15 mia kr. for at komme en halv time før fra det ene sted af landet til det andet? Hvis det kun er beskæftigelse, det drejer sig om, kunne man få 30.000 boliger for de samme penge.

**Hahn (CD):**

De, der overværede forhandlingerne i går, ved, at vi også i går havde forslag fra partierne med indhold, som ministrene arbejdede med og selv ville komme med forslag om. Vi har før hørt spørgsmål om, hvorvidt juleposten nåede frem juleaften eller først 1. juledag. Vi ved jo, at julen varer lige til påske. Det foreliggende forslag fra fremskridtspartiet har været behandlet for et halvt år siden, og nu kommer det så igen på et meget upassende tidspunkt. Mandag den 6. december 1982 offentliggør en række erhvervsudvalg i Sønderjylland – nu er det ikke for at tage hensyn til hr. Tommy Dinesens udtalelse om, at sønderjyder ikke skal blive arbejdsløse, det har vist heller ikke noget med Storebæltsbroen at gøre – undersøgelser, som er foretaget af, hvad Storebæltsbroen vil komme til at betyde. Vi ved også, at ministeren i januar måned 1983 vil komme med en redegørelse for hele bygningen af Storebæltsbroen, om, hvad det vil betyde for samfundet. Derfor kommer fremskridtspartiets forslag på et dårligt tidspunkt.

Det er ikke noget angreb på hr. Dohrmann, for hr. Dohrmann var så venlig, da vi behandlede forslaget en torsdag aften i maj måned 1982, som vi husker så godt, at rose mig i dagspressen og andre steder for, at jeg var den eneste i forsamlingen, der havde forstået fremskridtspartiets forslag rigtigt.

Det er klart, at jeg – for ikke at nævne mit parti først – altid har været fortalere for Storebæltsbroen. Det vil vi sandsynligvis også være efter ministerens redegørelse, men vi vil da i hvert fald afvente vor ministers redegø-

relse i januar måned 1983, og ud fra den vil vi tage vor stilling op. Der findes jo i den redegørelse, som vil komme, svar på mange ting. Det beskæftigelsesmæssige har en meget stor betydning. Der er også noget militærpolitisk i at få en bro bygget. Der ligger det i det, hvis det forfærdelige skulle ske, at Danmark blev involveret i en krig og man hurtigt fik denne bro bombet og dermed forbindelsen mellem landsdelene afbrudt.

Alt det kommer der sandsynligvis svar på i ministerens redegørelse. Jeg vil afvente redegørelsen og komme med udtalelser til den tid, men hr. Dohrmann kan være forvisset om, at vi altid vil være positivt indstillet over for den Storebæltsbro, som vi som vel nok det første parti herinde er gået 100 pct. ind for. Det håber jeg også vi gør efter ministerens redegørelse.

Hr. Tommy Dinesen er også tidligt ude. Jeg ved, at hr. Tommy Dinesen holder en række møder som leder af komiteen mod bygningen af en Storebæltsbro, og de møder kommer også på dårlige tidspunkter. Jeg ville gerne have deltaget, men jeg synes, at man skal afvente de ting, som vil ske i den nærmeste fremtid.

(Kort bemærkning).

**Burgdorf (KF):**

Jeg vil bare erindre hr. Hahn om, at det konservative folkeparti som helhed gik ind for Storebæltsbroen, længe før CD var opfundet.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Som bekendt blev det konservative folkeparti stiftet i 1915, det radikale venstre i 1905, venstre og socialdemokratiet i slutningen af forrige århundrede. Jeg tror, at den historie er så gammel, at de første partier har patentet på den første tilslutning. Men lad det ligge.

Det forslag, der er til debat i dag, må vi afvise. Vi mener, at der slet ikke er baggrund for på nuværende tidspunkt at tage stilling til, hvordan en fast forbindelse over Store Bælt eventuelt skal finansieres. Dertil kommer jo hele spørgsmålet, om tiden er inde til overhovedet at bygge en sådan fast forbindelse.

Jeg har et enkelt spørgsmål til ministeren forud for den redegørelse, som vi må afven-

[Bilgrav-Nielsen]

te, og som vi afventer og ser hen til med interesse, fordi jeg går ud fra, at det bliver en redegørelse, der ikke bare fokuserer på Storebæltsproblemet, men simpelt hen omfatter samtlige trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark. Jeg spørger, fordi jeg mener, at vi også må debattere den sag ud fra et ønske om – vi har i hvert fald et ønske om det – at vores trafikforbindelser er decentralt udførte. Vi tror, vi gør skade, hvis vi centraliserer alt for stærkt med hensyn til trafikforbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark.

Jeg vil spørge ministeren, om der i redegørelsen er indeholdt fornyede økonomiske overslag over omkostningerne og følgeomkostningerne for samfundet som helhed, og om der også er nye overvejelser omkring prognosematerialet, for det er jo efterhånden lang tid siden, at vi fik skabt grundlaget for den lovgivning, vi stadig har, og som under alle omstændigheder, så vidt jeg kan se, er stærkt forældet. Det er jo en helt anden tid, vi har, økonomisk og trafikalt.

Én ting kan vi dog fastslå i dag med sikkerhed, og det er, at den lov, vi har om en fast forbindelse over Store Bælt, og som indebærer, at der skal bygges en højbro over Østerrenden, ikke kan gennemføres, og den må ikke gennemføres. Vi må ikke plante 25 bropiller på tværs af et af de mest trafikerede internationale farvande.

**Anne Grete Holmsgård (VS):**

Det har altid været VS' holdning, så længe man overhovedet har diskuteret en Storebæltsbro, at det var en rigtig dårlig idé. Det er der flere grunde til.

For det første de trafikmæssige. Her vil en bro komme til at fungere som en undergravning af den kollektive trafik, som vi mener det er vigtigt at forbedre og udvide. Det skyldes flere ting. En bro vil for det første betyde nedlæggelse af færgeoverfarterne Korsør-Nyborg og Halskov-Knudshoved. Det er faktisk i øjeblikket den mest rentable del af DSBs virksomhed.

Da det jo er kendt, at regeringen styrer efter, at udgifter og indtægter skal balancere ikke bare inden for postvæsenet, men også inden for DSB, vil en bro og dermed en nedlæggelse af færgeforbindelserne mellem Sjælland og Fyn betyde særdeles kraftige takststigninger i togtrafikken, og vel at mærke

takststigninger, som kommer oven i de takststigninger, regeringen allerede har bebudet den vil komme med til næste år, og som vil blive resultatet, hvis man forsøger at gennemtvinge en balance i budgetterne. Det vil med andre ord betyde et meget voldsomt anslag mod DSBs togtrafik.

En broforbindelse vil desuden lægge op til, at man øger biltrafikken og godstransporten med biler fremfor med statsbanerne. Det betyder for det første større energiforbrug, det betyder mere forurening, og det betyder flere trafikulykker.

Med hensyn til skævhederne mellem regionerne vil en broforbindelse efter vores mening øge disse. Der er ganske givet ingen tvivl om, at det ikke kun vil blive de tidligere nævnte færgeforbindelser, der vil blive nedlagt, men at en lang række andre færgeforbindelser også vil blive nedlagt, i det øjeblik der kommer en Storebæltsbro. Jeg tænker først og fremmest på færgeforbindelserne mellem Sjælland og Jylland, men jeg tænker også på den færgeforbindelse, der i dag er mellem Korsør og Langeland.

Det fører over i det næste argument mod en broforbindelse, nemlig de beskæftigelsesmæssige konsekvenser. Den merbeskæftigelse, som selve brobyggeriet vil medføre, vil ikke blive en reel merbeskæftigelse, men tværtimod en mindrebeskæftigelse. Samtlige ansatte på og i forbindelse med overfarterne mellem Sjælland og Fyn vil miste deres arbejde. Det samme vil langt de fleste, der i dag er beskæftiget på eller ved færgeforbindelserne mellem Sjælland og Jylland og mellem Sjælland og Langeland. Det traditionelle argument med, at faste forbindelser mellem landets øer øger beskæftigelsen og udjævner de regionale forskelle, holder ikke. Spørg bare på Langeland, hvad der er sket, siden man fik bygget broerne fra Langeland til Svendborg! Der er muligvis sket en svag forøgelse af beskæftigelsen på Fyn, til gengæld er der sket en katastrofal vækst af arbejdsløsheden på Langeland.

Økonomisk set er det desuden en rigtig dårlig idé, også selv om den privatfinansierede forbindelse, som fremskridtspartiet foreslår, ikke umiddelbart gør et kæmpeindhug i statens finanser. Men også privatfinansiering – og det, der er tale om, er vel et sted mellem 10 mia kr. og 15 mia kr. – skal jo forrentes og betales tilbage, og det skal så ske over

[Anne Grete Holmsgård]

bropenge betalt af bilister og betalt over den kollektive trafik. Hvis man endelig ønsker at pumpe befolkningen for yderligere 10-15 mia kr. i de næste par år, så synes jeg dog, der var adskillige mere fornuftige projekter, man kunne lægge de 10-15 mia kr. i, end en broforbindelse, som efter min mening vil have alle de dårlige sider, som jeg netop har nævnt.

Endelig vil jeg påpege endnu et punkt, som jeg synes er rigtig dårligt, og det er, at en Storebæltsbro vil have nogle meget negative miljømæssige konsekvenser i Østersøen.

Hvis endelig man skal diskutere en fast forbindelse over Store Bælt, synes jeg da, den mindst ringe - selv om jeg også synes, den kan være ringe - løsning er en tunnel, vel at mærke en jernbanetunnel, der udelukkende er beregnet til overførsel af kollektiv trafik, og hvor man ikke kan tage hverken privatbiler eller lastbiler til gods med over. Det ville betyde en styrkelse af den kollektive trafik, som vi mener er meget vigtig at gennemføre.

**Steffensen (KrF):**

Kristeligt folkeparti må afvise forslaget, som det ligger her. Det er jo helt rimeligt og nødvendigt, at man afventer den redegørelse, som ministeren har bebudet snart kommer. Når det ligger inden for en to måneders tidsperiode, ville det jo være helt meningsløst at gå ind på forslaget.

Vi vil derfor ikke gå ind i nogen substansdrøftelse af problematikken omkring en Storebæltsbro i dag. Det bliver der rig lejlighed til senere, og derfor må jeg sige, at vi helt kan tilslutte os, hvad ministeren har sagt, og så i øvrigt afvente den redegørelse og den debat, som må følge derefter.

(Kort bemærkning).

**Hahn (CD):**

Det skal være en meget kort bemærkning til hr. Burgdorf. Jeg må da undskyldte hr. Burgdorf, at det konservative folkeparti er så meget ældre end CD; men CD er gået ind for tanken fra partiets start. Men måske kan hr. Burgdorf oplyse, hvornår det konservative folkeparti selvstændigt har taget tanken om bygning af en Storebæltsbro op. Måske husker hr. Burgdorf det?

(Kort bemærkning).

**Burgdorf (KF):**

Vi er altid i vort parti modtagelige for en undskyldning, også fra hr. Hahn. Jeg skal da gerne oplyse, at det konservative folkeparti, så vidt jeg husker, allerede i 1968 - men det er jo langt tilbage i tiden - gik ind for, at vi skulle have en Storebæltsbro. Det skulle være en bro, og den skulle etableres muligvis med, som fremskridtspartiet foreslår nu, privatfinansiering. Men det har vi ikke sagt nu; det vil vi undersøge.

**Dohrmann (FP):**

Indledningsvis vil jeg gerne give den oplysning, at siden vores tanker om en privatfinansieret Storebæltsforbindelse er blevet kendt, har jeg fået henvendelse fra ikke mindre end syv danske og udenlandske konsortier, som er meget interesserede. Derfor hersker der slet ingen tvivl om, at såfremt folketinget beslutter sig, er der mange, som gerne vil finansiere en sådan forbindelse.

Efter at have lyttet til de forskellige ordførere har jeg en lille mistanke om, at man på trods af enkelte kritiske bemærkninger egentlig mener, at det er et knippelgodt forslag, vi har fremsat. Samtidig må jeg nok også konstatere den holdning, at man mener, at vi ikke skal have æren for, at det gennemføres. Derfor vil jeg da også gerne give det tilbud her, hvis ministeren, regeringen eller socialdemokratiet eller andre, som har de samme tanker, som vi har, og som mener, at det er en betingelse, at der står nogle andre navne som forslagsstillere, at de er hjertelig velkomne til at benytte forslaget. Vi vil under alle omstændigheder støtte et sådant forslag, uanset hvem der fremsætter det.

Som landet ligger i dag med Store Bælt midt imellem Sjælland og Fyn-Jylland, virker det som en toldmur. Erhvervs livet har store produktionsomkostninger, store dele af det sydlige Jylland vil - vi ved alle sammen, uanset om man er EF-tilhænger eller man er EF-modstander, at der vil ske en stor liberalisering, at landegrænserne vil om ikke blive fjernet, så vil i hvert fald mange af de hindringer, der findes i dag, blive fjernet. Derfor ved jeg faktisk, at store dele af det sydlige Jylland fremover vil føle sig mere tiltrukket af f.eks. Hamburg end af København. Vi me-

[Dohrmann]

ner, det er meget, meget uheldigt, at landet bliver delt op på den måde.

En Storebæltsforbindelse vil indebære mange fordele; jeg skal lige understrege, at vi har ikke lagt os fast på nogen endelig model for, hvordan en sådan fast forbindelse skal se ud. Dog vil jeg godt tilføje, at en jernbanetunnel, som jeg har set hr. J. K. Hansen har gjort sig til talsmand for, mener jeg ikke er særlig heldig. Når vi skal have en forbindelse, så skal det være en rigtig forbindelse.

Man må spørge sig selv, hvorfor denne forbindelse ikke for længst er blevet etableret. En del af forklaringen er nok den, at i 1960erne f.eks., hvor vi havde fuld beskæftigelse, havde vi hverken råd eller arbejdskraft til at etablere en sådan forbindelse. Man havde først og fremmest ikke råd til at trække de mange mennesker ud af produktionen for at gå i gang med bygningen af en fast forbindelse.

Men i dag er situationen jo – og jeg vil godt tilføje desværre – helt anderledes. Vi har ca. 300.000 arbejdsløse, som hellere end gerne vil have et job. Vi har konsortier, firmaer, som er villige til at finansiere etableringen, og hvorfor skulle vi så da ikke benytte muligheden for at få noget sat i gang i stedet for blot at udbetale arbejdsløshedsunderstøttelse?

Dertil kommer den positive virkning, det vil have, at vores produktionsvirksomheder vil få mindre omkostninger, vores varer vil blive mere konkurrencedygtige. Derfor synes jeg, at vi i stedet for blot at udbetale understøttelse skulle sætte noget meningsfyldt arbejde i gang.

Det indså man i 1930'erne, da vi var i en nogenlunde lignende situation: man gik i gang med Lillebæltsbroen, og selv ikke de største modstandere af den faste forbindelse over Store Bælt vil vel i dag påstå, at det var en dårlig investering. Jeg har i hvert fald ikke hørt nogen, ikke engang hr. Tommy Dinesen, foreslå, at man begynder at rive Lillebæltsbroen ned. Hvis vi går i gang med at få etableret en fast Storebæltsforbindelse, er jeg helt sikker på, at om nogle år, når det hele står færdigt og vi har vænnet os til det, vil man sige det samme om en Storebæltsforbindelse.

Når vi foreslår, at forbindelsen skal privatfinansieres, er det selvfølgelig, fordi stats-

kassen er tom. Vi ved alle sammen, at staten ikke har råd til at gå ind i dette projekt. Derfor var det en god beslutning, som SV-regeringen i sin tid tog om at lægge den i mølpose, men på den anden side kunne der være fordele ved, at et privat foretagende finansierede projektet. Folketinget og ministrene kan opstille de betingelser, hvorunder det skal ske. Jeg forestiller mig noget i retning af, at man over en 12–15-årig periode får tilladelse til at opkræve nærmere aftalte bropenge, hvorefter broen vederlagsfrit overlades til statskassen. Jeg kan ikke forstå, at der er nogle, der har noget imod det. Vi er da fuldstændig klar over, at det ikke er bare fordele; det er da rigtigt, at de søfolk, som i dag ligger og sejler mellem Sjælland og Fyn, ikke kan fortsætte med at sejle der. Det bliver der ikke behov for. Byer som Korsør og Nyborg vil måske i de første år få nogle problemer, men på længere sigt føler jeg mig også overbevist om, at de to byer, som i dag er investeringsmæssigt u-land, i løbet af en kort periode simpelt hen vil blomstre op, fordi firmaer, som investerer, vil føle sig tiltrukket af dem. Det er der ingen der gør i dag, fordi de geografisk er placeret med en toldmur tværs igennem.

Jeg vil gerne slutte med at sige tak til samtlige, som har deltaget i debatten. Det gælder ministeren, det gælder samtlige ordførere. Jeg synes, det har været en positiv debat.

Det, der næsten er blevet kritiseret fra samtlige ordførere, er tidspunktet, vi har fremsat forslaget på, fordi der kommer en redegørelse i løbet af januar eller februar. Jeg vil gerne hertil sige, at jeg mener ikke, at den kritik er berettiget. Vores forslag kommer ikke til endelig afstemning før henimod sommerferien, altså i juni måned. Ministerens redegørelse kommer midt under udvalgsbehandlingen, og det er da helt klart, at ministerens redegørelse vil indeholde nogle ting, som skal tages i betragtning, men det hindrer da ikke, at man allerede på nuværende tidspunkt begynder at tage problemerne op. Derfor er jeg faktisk rigtig godt stolt over, at vi har fremsat det på et så tidligt tidspunkt, at ministerens redegørelse kan indgå som en del af udvalgsarbejdet. Det er absolut et plus.

Jeg håber, at dette forslag kan komme til endelig vedtagelse inden sommerferien og vi

[Dohrmann]

kan få truffet en beslutning. Jeg er glad for, at der er blevet sagt så mange positive ord i denne debat. Jeg tror og håber på, at i løbet af en forholdsvis kort periode vil man i folketinget finde et forholdsvis stort flertal for den forbindelse, og det bliver nok på tværs af partiskel.

**Askjær Jørgensen (FP):**

Efter at man har lyttet til denne debat, er det næsten nødvendigt at komme med et par kommentarer. Vi var selvfølgelig nogle, der var glade, da vi ved den nye regerings tiltrædelse fik at vide, at nu skulle der virkelig ske noget ude i det private erhvervsliv, nu skulle der privatiseres, nu skulle der altså rigtig skaffes aktivitet. Så skurrer det lidt i ørerne, når man siger: men det har vi ikke tid til at tage stilling til før om et par måneders tid, eller det har vi ikke rigtig nået at få tænkt igennem endnu. Men jeg kan altså orientere dels ministeren og dels ordførerne fra regeringspartierne om, at vi f.eks. i Danmark har et stålvalseværk, som har meget svære problemer med at få afsat sine produkter, og hvis man kunne tænke sig, at man ville bygge en bro, hvori der kunne indgå nogle produkter derfra, har man altså et apparat stående til at producere stål. De mennesker, der går deroppe, er meget nervøse for, at de skal blive ledige. Det kunne også være, det kunne hjælpe statskassen lidt på anden måde, fordi statskassen som bekendt har investeret ret mange penge i stålvalseværket, og hvis det kunne holdes i gang i stedet for at skulle gå konkurs, var det måske også et plus i regnskabet. Det vil jeg gerne give som en orientering til ministeren.

Jeg kan også sige, at jeg har været i kontakt med folk på forskellige skibsværfter og andre steder, hvor man beskæftiger sig med og kender til at svejse stålkonstruktioner. Der tørster man efter at få noget at beskæftige sig med. Der står virkelig mange dygtige medarbejdere rundt omkring, mange gode danske erhvervsvirksomheder, som er vældig ivrige efter at få lov til at bestille noget i stedet for at skulle trues af arbejdsløshed. Så skurrer det lidt i ørerne, når man siger, at det skal afvente en redegørelse, at det har vi ikke tid til at tænke på endnu, for det har vi slet ikke fået overvejet. Hvad er dog det for noget, kan vi da ikke finde ud af på et tids-

punkt at handle? Erhvervsvirksomhederne er parat til at gøre arbejdet, og kapitalen er disponibel. Hvorfor skal det i en syltekrukke og vente i månedsvis, det kan jeg ikke forstå, især ikke under den nuværende regering med den trontale, vi har hørt.

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil godt spørge hr. Dohrmann, om han vil svare helt konkret på dette spørgsmål. Det er sådan, at erhvervsorganisationerne siger, at det vil hjælpe erhvervene i Sønderjylland og på Fyn, hvis man bygger en bro til 15 mia kr. Den skal betales – post- og telegrafvæsenet skal køre, så det økonomisk hviler i sig selv, og så skal Storebæltsbroen også. Hvis man skal betale for at komme over en Storebæltsbro til 15 mia kr., vil det koste det samme at føre en bil over broen som nu. En passagerbillet, der i dag koster 24 kr., vil komme op på 124 kr., hvis man går ud fra den samme fordeling, som der er i dag. Det er en rapport, som hr. Dohrmann selv har læst. Derfor vil jeg godt spørge hr. Dohrmann, om han stadig væk mener, at det er en fordel med en bro. Jeg tror nemlig, en bro vil betyde en endnu større toldmur, for det vil betyde, at vognmændene ikke har råd til at tage over. Det er en af tingene.

Når der så bliver sagt noget med Stålvalseværket, og at nu skal vi have nogle broer og det skal være jernbroer, for der er mange, der ville kunne få arbejde på dem, er det helt stensikkert, men bortset fra det, så er Helsingør i en frygtelig knibe for øjeblikket, og de beder ikke om, at der bygges broer, de beder om at få en færge, fordi en færge giver arbejde til 500 mænd i over et år, samtidig med at der sker en fordobling af arbejdspladser udenfor. Og der er altså tale om to. Vi har fra SFs side stillet forslag om, at man bygger nogle nye færger til Århus-Kalundborg-ruten, og det er altså det, værfterne gerne vil have. Det med broer kan ikke hjælpe værfterne. Nakskov er jo i en lignende situation. Der bygger man en Farøbro, men det har ikke hjulpet Nakskov ret meget. Jeg ved ikke, hvor mange broer der skal bygges, for at det kan hjælpe Nakskov Skibsværft. Jeg tror, det er mange.

**Dohrmann (FP):**

[Dohrmann]

Hr. Tommy Dinesen og jeg har jo tidligere deltaget i et møde sammen nede i Korsør. Det var denne nye folkebevægelse, som havde indkaldt til mødet, og man havde indrykket nogle store annoncer. Vi var fire partier samlet ved den lejlighed, og hr. Tommy Dinesen var som formand for folkebevægelsen mod Storebæltsforbindelsen et naturligt medlem af panelet.

I den diskussion rejste hr. Tommy Dinesen akkurat det samme spørgsmål, og jeg sagde dengang – og det skal være mit svar endnu en gang – at vi kender ikke ministerens redegørelse endnu, men hvis det er rigtigt, som det forlyder, at man til investering i færgelejer og veje m.m. skal bruge 6 mia kr., så synes jeg, at alene af den grund vil hr. Tommy Dinesen kunne sige sig selv, at det vil være langt bedre at få en fast forbindelse. Jeg vil også godt angribe den holdning, hr. Tommy Dinesen har, nemlig at vi bare for at holde folk i arbejde skal begynde at bygge færger og den slags ting. Ja men hvorfor søren bygger vi så ikke 150 færger, der kan ligge og sejle rundt mellem hinanden? Vi kunne så skiftes til at være styrfolk, passagerer og matroser, ikke? Så kunne vi løse problemerne. Det er slet ikke det, hr. Tommy Dinesen, men det virker som en toldmur, vores produktionsomkostninger er for store, og det gælder ikke bare sønderjyderne, også Fyn og store dele af Jylland og i allerhøjeste grad Sjælland vil få gavn af en sådan forbindelse.

Jeg er helt sikker på – og det har vi også hørt udtalelser om inden for det sidste – at i samme øjeblik man har garanti for, at danskerne sørger for, at der bliver en fast forbindelse over Store Bælt, finansierer svenskerne en fast forbindelse over Øresund, og prøv en gang at tænke på, hvad det vil betyde for København med de mange tusinde arbejdsløse, der findes herovre. Jeg kan udmærket personlig undvære en fast forbindelse over Store Bælt, vi har vores fribilletter til flyene, så det er ikke ud fra den betragtning, jeg ønsker en bro. Det er simpelt hen af hensyn til vores erhvervslevs produktionsomkostninger og samkvemmet mellem landsdelene.

Jeg vil godt tilføje, at det er måske meget naturligt, at hr. Tommy Dinesen som matros på Store Bælt føler sin og sine kollegers eksistens lidt truet, men på den anden side – som jeg sagde i mit første indlæg – tror jeg også,

at en fast forbindelse vil betyde en oplomstring i de to områder Nyborg og Korsør; man skal bare have foretaget nogle omskoling, så vil folk komme til at beskæftige sig med noget andet.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Det er ikke, fordi jeg er matros, at jeg kæmper mod en Storebæltsbro, men jeg synes ellers nok, at man herinde burde kunne forstå, at man kæmper for sin arbejdsplads; det er der i hvert fald mange herinde der gør, det ved jeg alt om. De var ikke til at få ud igen, hvis ikke vi havde vælgerne.

Så vil jeg godt sige, at på det møde i Korsør, som hr. Dohrmann lige omtalte, blev det også fremført, at direktøren i Industrirådet, hr. Ove Munch, havde sagt til borgmesteren i Korsør, at det overhovedet ikke havde nogen indflydelse på Korsørs fremtidige muligheder for at få arbejdspladser, om man havde en bro eller ej.

Så må jeg altså vente med at få svar på, om hele Danmarks befolkning er tjent med at skulle betale betydelig mere for at komme over en bro, end de skal i dag med tog, og her skal man lige sammenligne med, at man kan flytte tog- og biltrafikken ud på Halskov-Knudshoved, det koster ikke 6 mia kr. Man kan få tre nye færger, combifærger, de koster 3 mia kr., og det skal modsvare de 15 mia kr., som en bro eller en anden fast forbindelse vil komme op på. Jeg går ud fra, at de fleste kan regne ud, at det må være billigere.

(Kort bemærkning).

**Askjær Jørgensen (FP):**

Hr. Tommy Dinesen var i gang med at bebrejde mig, at Farøprojektet ikke havde givet beskæftigelse til Nakskovfolkene. Det er ikke vores skyld; vi sloges hårdt for, at der skulle etableres en anden broløsning dernede, men der var nogle, der mente, at de var klogere end os, og de havde desværre et flertal bag sig, således at det blev en forkert løsning, man valgte dernede. Havde man fulgt vores forslag, som var langt det bedste, ville det have givet stor beskæftigelse dernede.

(Kort bemærkning).



**Dohrmann (FP):**

Jeg vil godt sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg tror, han husker forkert vedrørende mødet i Nyborg. Det blev ikke oplyst af borgmesteren, at Industrirådet havde udtalt det, som hr. Tommy Dinesen påstår. Det, diskussionen gik på, var Scanglas, og som vi alle ved, er Scanglas lukket i Korsør. Vi ved også alle sammen, at det hverken skyldes, at der er en færge, eller at vi ingen fast Storebæltsforbindelse har, men det forhold, at svenskerne har bygget en stor, stor fabrikovre i Sverige, og at der faktisk er overproduktion på dette område.

Så vil jeg godt lige benytte lejligheden til at sige til fru Anne Grete Holmsgård fra VS, som sagde, at det ville gå ud over den kollektive trafik og dermed DSB, hvis man etablerede en fast forbindelse, at det er en af de mest tåbelige påstande, jeg nogen sinde har hørt. Der vil ske lige præcis det modsatte. DSB vil få så mange passagerer, som de aldrig har haft før. Det, det vil gå ud over, er, nogle flyforbindelser, for det er da helt oplagt, at fra lufthavne som Skrydstrup, Billund og Esbjerg m.fl. vil der ingen behov være for at ligge og flyve til København, når man kan tage et tog, som måske tager 3 timer til den tid. Så vil der ikke være behov for først at køre ud i lufthavnen, flyve og så køre videre fra lufthavnen igen. Så sætter man sig ind i toget, og så kører man over. Derfor vil det betyde en forbedring af den kollektive trafik, og man vil spare de mange, mange millioner kroner, som indenrigsruterne giver i under-skud i dag.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Når jeg citerer borgmesteren i Korsør for noget, så er det, fordi han har sagt det, det vil jeg godt slå fast.

Og så vil jeg sige til hr. Askjær Jørgensen, at det arbejde, der er med bygningen af Farøbroerne, i meget, meget høj grad udføres af tyske arbejdere. Jeg har ikke noget imod tyske arbejdere, men det har været diskuteret, og det er altså et faktum, at sådan er det, og ved en Storebæltsbro vil ganske givet det samme være tilfældet.

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

Jeg skal bestræbe mig på i denne omgang ikke at komme med udtalelser, som kan kilde eller tirre nogen til at gå ind i debatten igen, men jeg synes, jeg skylder at give tilsagn om, at de forskellige oplysninger, som hr. Bilgrav-Nielsen spurgte om ville være indeholdt i redegørelsen og den medfølgende rapport, vil være at finde, eller må jeg sige det så stærkt, at vi søger at få alt det, som hr. Bilgrav-Nielsen nævnedes, plus en del andet med, så godt vi formår, idet jeg lige over for begrebet prognoser vil udtale den principielle opfattelse, at er der noget, man skal være forsigtig med, så er det langtidsprogner. Hvor er man dog blevet skuffet i sine forventninger om, at sådan nogle går i opfyldelse! Det gælder vel ikke trafikprognoser mindre end andre prognoser, så vi er nødt til alle sammen at tage meget forsigtigt på det. Når det er dispositioner, der skal række årtier frem i tiden, er det uendelig svært at forudsige noget, men vi skal bestræbe os på, at det hele kommer med.

Hr. Tommy Dinesen sagde, at forslaget var et dårligt forslag, og alligevel benyttede han det som udgangspunkt for en egentlig brodebat. Det undrede mig lidt. Han gjorde meget ud af beskæftigelsen, og jeg kan tilsi-ge, at beskæftigelsesforhold selvfølgelig også vil indgå i rapporten, men jeg vil godt advare hr. Tommy Dinesen imod kun at trække de ting frem, når han taler om bro, eller skal vi sige fast forbindelse kontra beskæftigelse, om hvilke han ved, at de vil give et negativt udslag. Hr. Tommy Dinesen ved udmærket, at der også er en række forhold, der vil give positivt udslag, og i sine bestræbelser – dette være sagt kollegialt – for at bekæmpe en sådan fast forbindelse synes jeg at hr. Tommy Dinesen vil komme bedst fra det ved også at nævne de andre, som ellers vil blive fremhævet af andre deltagere i debatten.

En bro skal jo også ses i lyset af Danmark som turistland og Danmark som transitland og Danmark som leverandørland. Den skal ses i forbindelse med Fyns og ikke mindst Midt- og Sydjylland's erhvervsmæssige udvikling.

Der er mange andre ting, der trækker i forskellig retning, og jeg skal da minde om, at jeg i hvert fald ikke har nogen viden om, at det store metalforbund har trukket sin støtte tilbage til, at der bygges en sådan fast forbindelse, og i Metal kender man jo også

[Ministeren for offentlige arbejder]

udmærket både Stålvaseværkets og skibsværfternes problemer. Jeg tror altså, at sagen ikke er så enkel, som den forsøges gjort til.

Hr. Askjær Jørgensen kunne tilbyde så og så megen kapacitet på forskellige danske virksomheder. Jeg vil gerne sige til ham, at broen eller forbindelsen – hvis den skal bygges – efter min mening ikke primært skal ses som en beskæftigelsesforanstaltning. Beskæftigelsesaspekterne er meget vigtige og vil blive grundigt behandlet, men en sådan forbindelse skal ikke primært være en beskæftigelsesforanstaltning; den skal primært ses som en trafik- og strukturforanstaltning, og hvis det herudfra er berettiget at opføre den, må man indrette de øvrige omstændigheder bedst muligt, således at det er til fordel for flest muligt.

Hr. J. K. Hansen sagde meget venligt, at han kunne forstå, der var en forsinkelse, men den er kun på en måneds tid, og jeg vil godt sige, at der er faktisk så mange vigtige ting – det ved hr. J. K. Hansen bedre end de fleste – som indgår i en sådan redegørelse, hvis den virkelig skal være egnet som grundlag for en grundig debat, at jeg mener, at den måned er, om jeg så må sige, givet godt ud. Der er jo også i mellemtiden sket det, at der nu er 4 partier i regeringen, og de skulle også gerne finde fodslag i sagen inden.

Lad mig have lov til at antage, at selv hvis det havde været det tidligere store parti alene, der havde været i regering på fremsættelsestidspunktet, ville det såmænd også nok i den gruppe have været ganske svært at finde frem til en entydig indstilling, inden man kunne vove sig frem med en rapport og en indstilling til folketinget, men jeg skal sige tak for den forståelse for, at vi har brug for at finde vore ben, som hr. J. K. Hansen gav udtryk for, og hvis vi finder nogle bropiller samtidig, vil det ikke være helt dårligt.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand (Arentoft):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen

gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 20:**

*Forslag til folketingsbeslutning om nedlæggelse af Christiania.*

Af Mogens Voigt (FP) m.fl.  
(Fremsat 11/11 82).

Forslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Forsvarsministeren (Hans Engell):**

Som det ganske rigtigt fremgår af bemærkningerne til forslaget, har der i tidens løb her i tinget været fremsat beslutningsforslag og rejst forespørgsler vedrørende Christianias fremtid, ligesom der er stillet et utal af spørgsmål til de skiftende ministre om forholdene på området.

Som bekendt har der så sent som i år, nemlig den 16. marts 1982, været en debat her i tinget om miljøministerens redegørelse af 9. marts 1982 i anledning af konsulentfirmaet Møller & Grønborgs skitse til Christianiaområdets fremtidige anvendelse, og i umiddelbar forlængelse heraf var der også i folketinget en forespørgselsdebat om Christiania. Der var ved den lejlighed et flertal for en motiveret dagsorden, efter hvilken miljøministerens redegørelse om Christiania blev taget til efterretning.

Af redegørelsen fremgår det bl.a., at Christiania uden nogen tidsbegrænsning kunne fortsætte, hvis en række forudsætninger opfyldtes. De vigtigste forudsætninger var, at samfundets almindelige love skal gælde for området, og at bygninger og installationer lovliggøres. Specielt blev det under debatten fremhævet, at hashmarkedet skal fjernes, og at værtshusenes bevillingsspørgsmål samt erhvervsvirksomhedernes momsforhold skal bringes i orden.

Jeg går ud fra, at det flertal, der stod bag dagsordenen den 16. marts, også vil være til stede i dag, og at det fortsat vil være flertallets forudsætning for Christianias fortsatte eksistens, at forholdene derude bringes i orden.