

[Ministeren for offentlige arbejder]

religgende lovforslag går ud på at ophæve anlægsloven og dermed bestemmelsen om, at broen skal være statens, og i stedet for skal det ifølge lovforslaget fastslås, at denne opgave skal overlades til private kapitalinteresser. Jeg må sige, at dette forslag må regeringen afvise. Jeg skal ikke gøre alt for mange bemærkninger om det foreliggende lovforslag, men jeg skal begrænse mig til at fastslå nogle grundlæggende forhold og standpunkter.

For det første har det, siden den daværende regering i 1973 fremsatte forslaget til den nugældende lov om en bro over Store Bælt, været alle senere regerings klare standpunkt, at en fast forbindelse over Store Bælt bør være statsejet. I bemærkningerne til lovforslaget blev der tydeligt redegjort for grundelsen for dette standpunkt, og under folketingets behandling af lovforslaget blev denne begrundelse ikke anfægtet. Jeg vil ikke her gentage argumentationen, den kan enhver jo læse i Folketingsstidende.

For det andet vil jeg sige, at da beslutningen om at udskyde bygningen af en bro over Store Bælt blev truffet i efteråret 1978, var begrundelsen hensynet til samfundsøkonomien, og det er derfor en illusion at sige, at de samfundsøkonomiske problemer løses ved at overlade opgaven til private kapitalinteresser. Det gør de så afgjort ikke. Det er et rent postulat, når det i bemærkningerne til det foreliggende lovforslag siges, at staten ikke i den første menneskealder får mulighed for at finansiere en fast Storebæltsforbindelse. Tværtimod foreligger der en meget klar tilkendegivelse om, at staten på det internationale lånemarked vil have udmærkede muligheder for at fremskaffe den lånekapital, som måtte ønskes tilvejebragt. Jeg kan her henvise til lovforslagets bilag 2, som indeholder en redegørelse herfor. Derfor er der ingen grund til at tro, at det principielle i denne redegørelse ikke har samme gyldighed i dag. Det var ikke finansieringsvanskeligheder, der førte til udskydelse af Storebæltsbroen, det var den totale belastning af samfundsøkonomien, som et sådant stort projekt indbærer, der motiverede udskydelsen.

Må jeg for det tredje sige, at siden udskydelsen af broprojektet i efteråret 1978 har det fremdeles været regeringens standpunkt, at en eventuel genoptagelse af projektet måtte bero på en fornyet vurdering af forskellige

forhold, i første række af den forventede trafikale udvikling. Derfor foregår der for tiden et undersøgelsesarbejde i ministeriet for offentlige arbejder med henblik på at tilvejebringe materiale som grundlag for at træffe beslutning om, hvilken form den fremtidige udvikling af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark skal have. Når dette arbejde er afsluttet, agter jeg at give folketinget en redegørelse om dette grundlæggende spørgsmål i dansk trafik. Jeg har gentagne gange tilkendegivet, at jeg agter at afgive en sådan redegørelse ved dette års slutning, og det er stadig væk min hensigt at gøre det.

Jeg må derfor anbefale, at det foreliggende lovforslag bliver forkastet. Grundene er efter min mening helt klare: regeringen er af de allerede i 1973 givne grunde af den opfattelse, at en fast forbindelse over Store Bælt bør være statseje, og denne opfattelse har siden haft tilslutning hos et meget stort flertal i skiftende folketing og hos alle senere regeringer. De samfundsøkonomiske hensyn, der i 1978 var afgørende for projektets udskydelse, tilgodeses ikke ved at lade den private kapital være ansvarlig bygherre i stedet for staten. Tidspunktet for en fornyet stillingtagen til, hvorledes den fremtidige afvikling af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark skal ske, er altså ikke nu, men derimod når et fornyet materiale foreligger ved dette års slutning, og det vil jeg som sagt komme med en redegørelse om.

Knud Damgaard (S):

Jeg skal under hensyn til ministerens bemærkninger blot sige, at det næppe er tiden at foretage en dyberegående drøftelse af en fast forbindelse over Store Bælt. Dertil mangler vi jo det statistiske grundlag, som ministeren bebudede en redegørelse om, og som formentlig og forhåbentlig kan give os nyt materiale om omfanget og karakteren af denne trafik. Når det gælder finansieringssiden, er det klart, at den ikke kan undgå at komme med i en debat om en sådan redegørelse. Jeg skal med den motivering, ministeren fremlagde, afvise finansieringsgrundlaget og forslaget ved denne lejlighed.

Grove (KF):

Fra konservativ side ønsker vi en fast forbindelse over Store Bælt, og vi har stået bag det lovforslag, der foreligger. I 1978, da vi