

**[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,