

[Boligministeren]

For endelig at sikre, at der i en overgangsperiode, indtil resultaterne af udvalgsarbejdet kan realiseres, er yderligere midler til rådighed, er der i forslaget bestemmelser om ekstra indbetalinger fra alle boligafdelinger taget i brug inden 1. januar 1985. Disse midler bør kunne tilvejebringes af den almennyttige boligsektor selv. Der foreslås derfor oprettet en særlig fond under Boligselskabernes Landsbyggefond. Herved tilvejebringes midler på i alt ca. 120 mill. kr. Huslejevækslerne vil være begrænsede, og for en lejlighed på 80 m² vil den årlige stigning udgøre 120 kr. i 1985 og 240 kr. i 1986 eller ca. 20 kr. pr. måned.

Jeg skal i øvrigt henvise til lovforslaget og dets bemærkninger og samtidig anmode om tingets velvillige behandling. Det er mit håb, at lovforslaget vil opnå meget bred tilslutning.

Skriftlig redegørelse:

Redegørelse af 17/4 85 til folketinget om en fast forbindelse over Store Bælt.

(Redegørelse nr. R 13).

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

1. For to år siden gav regeringen folketinget en redegørelse for de fremtidige trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark. Det var regeringens opfattelse, at en fast Storebæltsforbindelse skulle bygges, så snart vi på forsvarlig vis kunne få den indpasset i samfundsøkonomien. Vi skønnede dengang, at det ville være hensigtsmæssigt at give folketinget en ny redegørelse om spørgsmålet i foråret 1985 – altså nu – med henblik på at få truffet en endelig afgørelse. Ordførerne for et stort flertal i folketinget bakkede denne hensigt op.

I den mellemliggende tid ville vi foretage en fornyet anlægsteknisk vurdering af de forskellige forslag og undersøge mulighederne for en etapevis udbygning af en fast forbindelse. Vi ønskede også tid til en udbygning af overvejelserne om den bedst egnede finansierings- og organisationsform. Sådanne undersøgelser og overvejelser er nu gennemført. Resultaterne heraf har kunnet lægges til grund for denne redegørelse.

Der er også indtruffet andre forhold af betydning for Storebæltsspørgsmålet i den mellemliggende periode. Således har den svenske regering presset meget kraftigt på for at få en fast Øresundsforbindelse. Dette ønske har stærk lokal opbakning i Øresundsregionen. Store dele af svensk og nordisk erhvervsliv – f.eks. Scan Link – er villige til at satse på en udbygning af forbindelserne til det centrale Europa via Danmark og peger netop på flaskehalsproblemerne som følge af de manglende faste forbindelser. Folketinget må i den situation overveje, hvor længe man med henvisning til Store Bælt kan vedblive med at modsætte sig først og fremmest nordiske, men også andres ønsker om – eventuelt uden udgifter for Danmark – at bygge faste forbindelser til dele af det danske rige.

Den 10. maj 1983 vedtog folketinget en beslutning om iværksættelse af 1. etape af sammenlægningen af bil- og baneoverfarten på Store Bælt. Som følge heraf fremsatte jeg sidste forår lovforslag om udbygning af færgefarterne over Store Bælt. Jeg lagde ved fremsættelsen af forslaget ikke skjul på, at regeringen betragtede den sammenlagte overfart som den næstbedste løsning. Til trods herfor er vi i fuld gang med planlægningen af denne første etape i en stor og bekostelig omlægning af færgetrafikken. Hvis folketinget ønsker at fortsætte i den retning og faktisk vil afholde disse store færgeinvesteringer, så har folketinget samtidig for en meget lang årrække sagt nej til etablering af en fast Storebæltsforbindelse.

2. Efter afgivelsen af redegørelsen i 1983 nedsatte jeg en embedsmandsgruppe til at lede arbejdet med en teknisk og samfundsøkonomisk vurdering af de forskellige anlægstekniske muligheder, herunder muligheden for en etapevis udbygning. Resultaterne af gruppens arbejde blev offentliggjort i »85-rapporten om Store Bælt« i februar i år.

På baggrund af tidligere rapporters vurdering af rentabilitetsforholdene for færgeforbindelser via Svanegrunden og Samsø har 85-rapporten alene koncentreret sig om forslag til faste forbindelser over Store Bælt.

Der er i 85-rapporten sket en teknisk revidering af forbindelser for vej- og banetrafik udført henholdsvis som bro og som tunnel. Forbindelser for kun én trafikart – vej- eller banetrafik – er ligeledes undersøgt. Med henblik på en vurdering af en etapevis ud-