

[Glensgård]

forrige regering har påført samfundet. Derfor underer det mig såmænd ikke, at den socialdemokratiske ordfører ikke kan forstå, at den heromhandlede lovgivning skal ophæves. Det underer ikke, fordi man ved ethvert lovinstitutiv først og fremmest ser på, om vi fortsat kan finansiere vore investeringer, vort forbrug ved hjælp af gældsætning, for så går det nok. Det er den socialdemokratiske tankegang.

Vi mener altså ikke, vi er i stand til at klare så stor en investering, som Storebæltsbroen vil være, i dette århundrede. Jeg tror ikke på, det bliver i dette århundrede, fordi der sker det, at vi skal til at betale noget af vores gæld tilbage, når der kommer en anden regering og en anden økonomisk politik til.

Men selv om vi skulle formå at vende den politiske holdning i Danmark, således at vi får en anden linje lagt op, som bevirker, at vi kan få en Storebæltsforbindelse allerede i begyndelsen af 1990'erne, er det ganske klart, at den teknik, der er baggrunden for lovforslaget om Storebæltsbroen, vil være ændret. Hvem siger, det skal være en højbro? Hvem siger, det skal være en lavbro? Der er tanker i socialdemokratiet om en tunnel. Vi ved ikke, hvad teknikken er i 1990, som er det allertidligste, vi overhovedet kan begynde at overveje at foretage så stor en investering.

Derfor er det ikke rimeligt at opretholde en lovgivning, som i den grad binder os. Det er selvfølgelig heller ikke rimeligt at opretholde og fortsætte det arbejde, som Storebæltsgruppen nu har siddet med. Jeg ved godt, regeringen har sagt, at det kun er et afviklingsarbejde, men selv et afviklingsarbejde er ikke rimeligt, når vi står i en situation, hvor vi ikke ved, hvordan en kommende forbindelse over Store Bælt skal være.

Vores hovedargumentation går altså ikke på det trafikale. Vi er enige i, at det ville være godt for samfundet at blive bundet sammen, og derfor skal argumenterne fra os imod et forslag om ophævelse altså ikke gå på det trafikale, men derimod – hvis man ellers kan finde nogen argumenter – på økonomien.

Etablering af en Storebæltsforbindelse vil i 1990 mindst løbe op i 20 mia kr., det vil være minimum. Er der nogen i dette folketing, der tør bare så meget som overveje så stor en investering for engang efter 1990? Ikke engang SV-regeringen ville, hvis den skal være

ærlig – det er den nu sjældent – turde tro på, at en sådan investering kan foregå før 1990.

Vi står altså med en lovgivning, som teknisk set er forældet på det tidspunkt, hvor vi får økonomiske muligheder for at føre den ud i livet. Så er der kun tilbage at sige, at vi er klar over, at det vil være et nederlag for socialdemokratiet til venstre, hvis lovgivningen om den faste forbindelse over Store Bælt bliver ophævet.

Skal jeg gøre nogle ganske få bemærkninger – og det skal blive kort, hr. formand – om det trafikale, skal det kun være, at med den lovgivning der foreligger, er det forudsat, at trafikanterne selv skal betale. Vi havde nok gerne set, at en Storebæltsbro, den dag vi får økonomi til det, ikke skal betales ved hjælp af bropenge. Det hænger sammen med, at udnyttelsen bliver så meget ringere, hvis vi skal køre med dette bureaukrati. Vi håber altså, vi under udvalgsarbejdet kan få regeringen i tale. Jeg er sikker på, at en stor del af de socialdemokratiske medlemmer erkender, at den aktuelle tekniske lovgivning ikke er rimelig, når vi engang i slutningen af 1980'erne, i begyndelsen af 1990'erne, kan få økonomi til at bygge en fast forbindelse over Store Bælt.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg ser ingen grund til at kommentere de polemiske bemærkninger, som hr. Glensgård just har afleveret, heller ikke dem, som fremgår af bemærkningerne til det foreliggende forslag.

Derimod vil jeg kort understrege, at venstre er og har været, også før denne regering blev dannet, imod bygning af en Storebæltsbro nu. Under debatten i oktober måned gav vi klart udtryk for vores holdning til det lovforslag, som foreligger. Vi mener ikke, det bør tages af bordet, selv om vi er modstandere af, at broen bygges nu. Der er mange grunde til det, og dem gjorde vi opmærksom på i oktober.

Jeg skal her indskrænke mig til at pege på ét eneste argument, nemlig synspunktet om arealreservationer. Hvis der på et eller andet tidspunkt skal bygges en fast forbindelse, vil det være meget hensigtsmæssigt, at de tilkørselsveje, der skal bruges til en sådan fast forbindelse, kan placeres uden alt for store gener for landskab, byggeri osv., og forudsæt-