

[J. K. Hansen]

ringen i sin redegørelse meddeler, at den er indstillet på at tage en åben drøftelse af spørgsmålet om, hvilken fast forbindelse vi skal have, med det flertal i folketinget, der står bag en fast forbindelse.

I socialdemokratiet ser vi en samfundsøkonomisk fordel i at anlægge en fast forbindelse nu – det gjorde vi i øvrigt også i 1983 – og det gør vi bl.a. af beskæftigelsesmæssige grunde. Set i forhold til sammenlagt færgefart er der tale om en merbeskæftigelse på 30.000 mandår fra 1986 til 1994. Vi gør det også af hensyn til energien, idet der er tale om en energibesparelse, der i valuta opgøres til ca. 100 mill. kr. om året. Vi ser også en række økonomiske fordele – bl.a. driftsbesparelser set i forhold til fortsat færgedrift – og trafikantfordele.

Vi ser da heller ingen grund til at betvivle, at de årlige nettobesparelser plus de beregnede trafikantfordele ligger på omkring 1 mia kr.

Alt dette skal så ses i lyset af, at merinvesteringerne ved en fast forbindelse ligger på mellem 1,4 og 5 mia kr., alt efter hvilken løsningsmodel der vælges. Man har så lov til at fremhæve, at en merinvestering på mellem 1,4 og 5 mia kr. fordelt over en 8–10-årig periode er meget lav sammenlignet med de årlige bruttoinvesteringer i Danmark, der udgør 100 mia kr.

Endelig vil jeg da også fremhæve, at bygning af en fast forbindelse vil være med til at fastholde den brobygningsekspertise, som findes i Danmark, og som faktisk nu er ledig på markedet efter færdiggørelsen af Farøbroerne.

Som jeg har nævnt, er vi i socialdemokratiet tilfredse med, at regeringen er åben over for en drøftelse af, hvilken fast forbindelse vi skal have. Allerede i sommeren 1984 fremsatte vi et forslag til en etapeløsning for en fast forbindelse i form af en ren jernbaneforbindelse bestående af en lavbro over Vesterrenden mellem Fyn og Sprogø og en jernbanetunnel under Østerrenden mellem Sprogø og Sjælland. Samtidig fremsatte vi et forslag om finansiering af anlægget gennem ATP og Lønmodtagernes Dyrftidsfond, ligesom vi påregnede, at staten – DSB – stod som bygherre.

Vi synes, at denne løsningsmodel har mange fordele i sig, og de mest umiddelbare må siges at være, at de merinvesteringer, der her

er tale om set i forhold til sammenlagt færgefart, er helt nede på 1,4 mia kr. Ingen vil derfor kunne påstå, at det vil være samfundsøkonomisk uforsvarligt at gå i gang nu.

Vi peger også på, at der er tale om en etapeløsning, og hvis man ønsker på et senere tidspunkt at udbygge med en fast vejforbindelse, vil det kunne gøres. Vi får løst finansieringsspørgsmålet og bygherrespørgsmålet samtidig, og det må vel også kunne betegnes som en fordel.

Jeg har da også bemærket, at vores forslag har fået en særdeles god karakter i embedsmandsrapporten, 85-rapporten, og det er dette forslag i alle dets enkeltheder, vi vil drøfte under de forhandlinger, som regeringen lægger op til.

Der er en række andre ting, som nødvendigvis må medinddrages i de forhandlinger, der forestår. Der er de regionale skævheder, der er bæltbyerne Nyborgs og Korsørs problemer beskæftigelsesmæssigt, efter at anlægget står færdigt. Der er motorvejsnettets færdiggørelse på Jyllandssiden: Århus–Ålborg, Ålborg–Frederikshavn. Der er også den østlige Danmarksvej omkring Guldborgsund, og der er også cyklistproblemerne. Hvordan skal cyklisterne komme over Bæltet? Disse ting må løses. Og ikke mindst er der også hele miljøspørgsmålet, som må undersøges, så anlægget ikke er med til at forringe vandkvaliteten i Østersøen.

Så siger trafikministeren i sin redegørelse, at man er i fuld gang med en stor og beko-stelig omlægning af færgetrafikken. Det er vel en sandhed med visse modifikationer. Det er rigtigt, at vi har en lov om sammenlagt færgefart, første etape, hvor udgifterne, efter hvad jeg har fået oplyst, i dagens kroner er anslået til at ligge omkring 550 millioner, hvoraf halvdelen går til sporforlægning mellem Nyborg og Knudshoved og den anden halvdel til et bredt færgeleje i Knudshoved.

Hvad sporforlægningen mellem Nyborg og Knudshoved angår, mener jeg, at der intet forgjort er ved, at dette arbejde bliver udført. Vælger man den sydlige linjeføring for broanlægget – og det er der meget der taler for at vi gør – har den to fordele. Den er 300 mill. kr. billigere, og Nyborg station kan bevares, så der vil ikke blive brugt en krone for meget på dette projekt.