

[J. K. Hansen]

Må jeg slutte med en kort konklusion og sige, at vi da naturligvis i socialdemokratiet er parat til, når vi bliver inviteret til det, at gå ind i forhandlinger om etablering af en fast forbindelse. Vi har lagt vores forslag frem. Vi vil under disse forhandlinger endvidere lægge stor vægt på, at den kollektive trafik fremmes. Vi vil lægge vægt på, at det offentlige får afgørende indflydelse på såvel opførelsen som driften af den faste forbindelse, og vi vil også lægge overordentlig stor vægt på, at der bliver anvendt danske materialer og dansk arbejdskraft. Vi er indstillet på, at der hurtigt sættes gang i de forhandlinger, der nu skal føres, og at regeringen tilrettelægger disse forhandlinger på en sådan måde, at de kan være afsluttet, inden sommeren sætter ind, så at et egentligt forslag til anlægslov med igangsættelse kan fremsættes, når folketinget mødes i oktober 1985.

Ikast (KF):

Det konservative folkeparti er i de sidste 30–35 år gået ind for en fast bro-løsning over Store Bælt, og den vil vi heller ikke forlade sådan umiddelbart. Vi synes, det er den bedste løsning, at man kan køre over på gummihjul, når det drejer sig om bilerne, og at togene kan holde sig på jernbanesporene. Vi finder til gengæld, det er meget nødvendigt med en løsning for Store Bælt her og nu. Vi har konstant sagt, at den sammenlagte færgefart kun er den næstbedste løsning. Efter opgørelserne over, hvad første, anden og tredje fase koster, er der kun en lille difference mellem den store løsning og den løsning, som vi kalder den næstbedste.

En fast forbindelse skal bygges her og nu, og vi mener, det er snarest muligt. Vi er ved at være færdige med motorvejsprojekterne, og når broen kan stå færdig, vil motorvejene være færdige. Dermed har vi løst flaskehalsproblemerne omkring Store Bælt. Vi ser det på den måde, at Store Bælt er en af hovedforbindelserne mellem Europa og Skandinavien. Derfor kan vi ikke fedte os fra løsningen med en sammenlagt færgefart el.lign.

Vi vil også gerne, som det er gjort i redegørelsen, se på motorvejsudbygningen, således at der ikke er noget af den, der bliver sat i stå på grund af Storebæltprojektets gennemførelse. Det er således, at motorvejen til Ålborg skal gennemføres. Vi skal have en

nærmere undersøgelse af forbindelsesvejene inden for regionerne til de jyske motorveje. Der skal ses videre på forbindelserne i Nordjylland. Der skal foretages en undersøgelse af færgeforbindelserne, således at vi er helt klar over, hvordan udviklingen bliver. Der er allerede redegjort for dette i den redegørelse, vi har fået fra ministeren.

Når socialdemokratiet omtaler en lavbro over Vesterrenden, kan vi følge det helt nøjagtigt, men der kommer straks en hel del problemer set med vores øjne, når vi begynder at gå under vandet. Det er her ikke mindst de psykologiske virkninger. Hvorledes vil folk føle det at komme ned at køre i en tunnel under vandet? Vi er villige til i udvalget om offentlige arbejder at prøve at finde frem til løsninger, der kan anvendes, men vi kan ikke umiddelbart forbigå det psykologiske problem, at folk ikke tør anvende en tunnelforbindelse. Hvis det drejer sig om 8–10 pct. af landets befolkning, er det altså ca. ½ million mennesker.

Vi kan 100 pct. støtte, at der skal opkræves en afgift for benyttelse af den kommende faste forbindelse, og det viser sig at være en særdeles god investering for staten både på kortere og på længere sigt. Der er den fordel ved en fast forbindelse, at jo flere år der går, desto bedre vil den være økonomisk. Vi må også se på betalingsbalanceproblemerne. For hvert år vi benytter en fast forbindelse, vil betalingsbalanceproblemerne formindskes.

Det er meget væsentligt for det konservative folkeparti at få sat brobyggeriet i gang snarest muligt – på den måde at forstå, at så længe vi har den store arbejdsløshed, er det her og nu, alle de store projekter skal iværksættes. Og når vi samtidig står over for en investering, der profitmæssigt set er så god for staten, som denne er, kan jeg ikke se nogen grund til, at vi skal trække sagen i langdrag denne gang. Vi må have en hurtig afgørelse om en fast forbindelse over Store Bælt.

Jeg vil endvidere lægge meget stor vægt på, at det, vi går i gang med at gennemføre, giver dansk erhvervsliv en know-how, som der virkelig er brug for, altså en videreførelse af den, vi nu har fået ved Farøprojektet og ved Guldborgsundprojektet. Derefter venter der store opgaver i udlandet for erhvervslivet, som har denne ekspertise.

Jeg vil hermed gerne slå fast, at selv om vi bygger en fast forbindelse over Store Bælt,