

[Ikast]

skal der samtidig ses på forbindelserne til Sverige og forhandles videre, således at vi får løst Øresundsproblemerne. Det tænker vi os gennemført enten for svensk regning eller finansieret igennem Scan Link, som der redegøres for i ministerens redegørelse.

Der har været nævnt 10 år og 8 år, så står den færdig. Vi vil sørge for, at det udvalgsarbejde, der skal foregå, kommer til at foregå hurtigst muligt, således at vi kan nedbringe renten mest muligt, og således at broen kommer til at stå færdig snarest muligt.

Nu skal der jo forhandles, og jeg har her gjort rede for de konservative tanker, men det er klart, at regeringen kom med et åbent oplæg til debat om en fast forbindelse over Store Bælt, og vi er rede til at forhandle om alle positive løsninger. Men der er visse ting, vi må tage i betragtning, og jeg har tidligere nævnt de psykologiske problemer.

Ellers synes vi at hele projektet er meget bærbart og meget økonomisk, og vi tror, det vil være med til at skabe en videre dynamik i samfundet, gavne erhvervslivet og samtidig være en løsning, der kan gavne privatbilismen.

Svend Erik Hovmand (V):

Må jeg først sige, at det altid har været afgørende for venstre dels at få indpasset en fast forbindelse i samfundsøkonomien på en sådan måde, at den økonomiske genopretning ikke forhindres, dels at sikre en mere ligelig udvikling, sådan at vi bevarer balancen på det trafikale Danmarkskort. Jeg kunne også sige det med andre ord: vi skal kunne magte opgaven økonomisk, og vi skal passe på, at en Storebæltsforbindelse ikke bliver en så kraftig magnet, at al trafik og udvikling samles omkring den.

Med den indstilling, som nu foreligger i form af regeringens redegørelse, er begge disse hovedsynspunkter tilgodeset. Hvad det økonomiske angår, står vi i dag i den situation, at der i folketinget er konstateret et flertal, der vil foretage en sammenlægning af færgerne i Halsskov-Knudshoved-linjen, og prisen herfor nærmer sig 4 mia kr. For disse penge får vi ganske vist en energibesparelse, og vi får hyppigere afgang, men vi får ingen fast forbindelse, og vi skal fortsætte med at udskifte nedslidte færger; blot frem til det tidspunkt, hvor en fast forbindelse vil være

15 år gammel, vil der være tale om, at vi skal bruge mellem 5 og 6 mia kr. på de sammenlagte overfarter.

En biltogsløsning vil kun koste ca. 1½ mia kr. mere og en egentlig bro omkring 5 mia kr. mere. Hertil kommer, at rentabiliteten af begge disse projekter er meget stor. Merprisen vil kunne tilbagebetales på blot 3–4 år for et biltog og 6–12 år for en bro.

I forhold til at investere op imod 4 mia kr. i de sammenlagte overfarter er det derfor efter venstres opfattelse bedre at investere i en fast forbindelse mellem landsdelene. Hertil kommer, at vægten i investeringerne først viser sig for alvor i slutningen af 1980erne og begyndelsen af 1990erne. På det tidspunkt er vi færdige med de store investeringer i naturgas og det planlagte bredbåndsnet, samtidig med at Danmarks økonomiske balanceproblemer – statsunderskuddet og underskuddet på betalingsbalancen – vil være ryddet af vejen med en videreførelse af firkloverregeringens genopretningsplan.

Men økonomi er ikke det eneste afgørende. Det er også vigtigt, at vi, som jeg nævnte før, ser på det, vi kunne kalde det trafikale Danmarkskort. Ingen kan for alvor mene, at det vil være ønskeligt at koncentrere al udvikling og trafik omkring en akse København–Hamburg. Skal vi have en Storebæltsløsning, må den planlægges og etableres med skyldig hensyntagen også til andre landsdele. Vi skal bevare balancen, således at flest muligt får gavn af en Storebæltsløsning. Venstre lægger i den forbindelse vægt på tre hovedområder i regeringens redegørelse.

For det første: en Storebæltsforbindelse skal betales af brugerne gennem takster, der svarer til det nuværende niveau. Hermed bliver det nemlig rentabelt fortsat at bevare færgeruter både nord og syd for Store Bælt, dvs. i Kattagat og fra Tårs til Spodsbjerg.

For det andet: motorvejsforbindelserne fra grænsen til Århus må føres videre til det nordjyske område og være klar til åbning samtidig med åbningen af en fast forbindelse.

For det tredje: Danmarksvejen fra Sverige til kontinentet over Sjælland og Lolland-Falster til Tyskland må styrkes, således at svenskerne ikke ser deres fordel i at udbygge den allerede meget betydelige færgetrafik fra Sverige til Tyskland uden om Danmark.