

[Nør Christensen]

Tysklands forbindelser. Det er nemlig ikke nok bare med en fast forbindelse over Store Bælt. Storebæltforbindelsen skal vi have bygget først, men der er jo ingen, der siger, at vi ikke også kan påbegynde forbindelsen til Sverige og Tyskland. Danmark vil økonomisk få andel i langt flere markeder. Vi bliver nemlig et interessant land, man hurtigt kan komme til.

I CD ser vi frem til den handlingsplan, som ministeren vil lade udarbejde for de første statslige trafikinvesteringer i den næste halve snes år.

Etableringen af en fast forbindelse vil påvirke beskæftigelsen. Den direkte arbejdsindsats ved at bygge en bro for vej- og banetrafikken vil svare til 22.000 mandår. I de år, hvor aktiviteten er størst, vil ca. 5.000 mand være beskæftiget hos leverandører af materialer m.v., og der vil ligeledes blive øget beskæftigelse.

Når den faste forbindelse til sin tid står færdig, frigives godt nok ca. 1.500 personer på arbejdsmarkedet, men den faste forbindelse vil, som alle ved, skabe konkurrencedygtighed, aktivitet og dermed ny beskæftigelse for adskillige af de 1.500 personer, altså en meget ønskværdig udvikling.

De firmaer og underleverandører, som bliver leverandører til den faste forbindelse over Store Bælt, vil høste så stor viden og ekspertise, at vi kan blive eksportleverandører af denne viden.

Når alt dette er sagt, kommer vi til spørgsmålet: hvilken model skal vi have? Hvilken model ønsker vi til den faste forbindelse over Store Bælt? Der har været nævnt biltogsløsningen. Den skiller sig klart ud som det mest rentable projekt. Biltogsløsningen er dog en midlertidig løsning, som ikke tilbyder vejtrafikken en lige så høj service som den ligeledes meget rentable broforbindelse for vej- og banetrafikken. Banetunnelen giver en højere forrentning af den enkelte investerede krone end vej- og banetrafikbroen. Absolut set er de samlede fordele for samfundet imidlertid større for vej- og banebroen end for en banetunnel. En bro alene for vejtrafik ses at have en nogenlunde acceptabel rentabilitet. Rentabiliteten af de øvrige projekter er væsentlig bedre og indicerer, at der er tale om samfundsmæssigt særdeles værdifulde projekter.

Rentabiliteten er så god, at alene driftsbesparelserne ved færgefarten, det vil sige uden

hensyn til trafikfordelene, kan inddække merinvesteringerne inden for en periode på ca. 20 år. For alle forbindelser, måske undtagen vejbroen ved lav trafikvækst, ses det, at samfundet i løbet af en kortere årrække vil få flere fordele ved etableringen af en fast forbindelse, altså ressourceindsatsen ved en fast forbindelse.

For os i CD er det noget nær komisk at stille et selvkørende køretøj oven på et andet. En biltogsløsning er højst en halv løsning, og det er derfor ikke den, vi foretrækker som nummer et. Den individuelle trafik kontra den kollektive trafik: lad det blive valgfrit for borgerne. Vi skal kort og godt have den bedste løsning. Dermed er ikke sagt, at vi ikke skal kigge på prisen. Det skal være en løsning, der giver den bedste service og den største tilfredshed hos først og fremmest den danske befolkning.

Der har været mange overskrifter i dagspressen i den senere tid om den faste forbindelse, interessen har været utrolig stor. F.eks. udtalte venstres hr. Svend Heiselberg 18. april 1985, at han naturligvis er loyal over for regeringsbeslutningen, men at han alligevel gerne ser en nyvurdering af færgesammenlægningsplanerne. Hr. Svend Heiselberg beskæftiger sig også med spørgsmålet, om vi har råd til naturgasprojekt, hybridnet og Storebæltforbindelse på én gang.

Hertil er mit svar: lad os tage naturgasprojektet for sig og hybridnettet for sig og Store Bælt for sig. Så finder vi sikkert bedre ud af det. Vi er enige i, at det koster mange penge, men vi må også stille os selv det spørgsmål, når vi har det hele, om vi i det hele taget har råd til at lade være. Vi er nødt til at sætte disse projekter i gang, ellers ender lille Danmark med at blive sidste mand på rangstigen. Det kan ikke være det, der er meningen med det hele.

Jeg kan se, at min taletid er udløbet. Jeg skal afslutningsvis sige, at Danmark er et lille land. Danmark bliver ikke noget større land. Vi mener i CD, at vi godt kan være bekendt at gøre Danmark mindre: byg den bro, og gør det nu!

For så vidt angår lovforslag nr. L 195 og beslutningsforslag nr. B 129 kan vi ikke medvirke.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):