

[Søgaard]

bejdet, som Vejdirektoratet, Nordjyllands Amtskommune og de berørte kommuner kommer frem til.

Det er også nedfældet i aftalen, at gode vejforbindelser skal sikres til den eller de færgeruter, som skønnes at kunne opretholdes på længere sigt.

I hele planlægningsfasen omkring Storebæltsforbindelsen skal Korsør og Nyborg kommuner og de berørte amtskommuner inddrages af hensyn til deres specielle lokale interesser. De lokale beskæftigelsesmæssige overgangsproblemer vil jo især berøre Korsør Kommune, og derfor skal der ved udflytning af statslige arbejdspladser tages særligt hensyn hertil; regeringen må i enhver sag om udflytning inddrage Korsørområdet i overvejelserne. Det samme gælder for disponeringen af de arealer, der bliver ledige ved færgefartens ophør. Også her skal de to kommuner tilgodeses.

Det pålægges endvidere ifølge aftalen DSB at optage forhandlinger med personaleorganisationerne med henblik på at sikre færgetrafikkens opretholdelse til tidspunktet for åbningen af den faste forbindelse, samtidig med at man i videst muligt omfang sikrer de ansatte genbeskæftigelse.

Men der er i hvert fald én ting, som vi ikke har med i aftalen, og som jeg godt vil spørge ministeren om. Det drejer sig om, at jeg i dag ser i Kalundborg Folkeblad, at DSB nu satses så meget på Storebælt – efter artiklen i hvert fald – at man vil udskyde eltogsforbindelsen mellem Kalundborg og Roskilde. Det er muligt, ministeren ikke kan svare på dette i dag, men det vil vi så senere tage op i udvalget.

Vi kan anbefale lovforslaget til vedtagelse.

#### **Ikast (KF):**

Det er vel få projekter, der i Folketinget har været behandlet så meget som dette. Derfor er vi i Det Konservative Folkeparti lykkelige for den aftale, der blev indgået i juni måned sidste år, og som vi har det første resultat af til behandling i dag i det høje Ting.

Fra Det Konservative Folkepartis side anser vi det for at være krumtappen i hele den trafikstruktur, som Danmark skal have inden år 2000. Det er hjørnestenen i hele udviklingsprojektet, vi går i gang med med vedtagelsen af dette lovforslag, som forhåbentlig

sker hurtigt. Der er for mig ikke tvivl om, at forslaget med sikkerhed går gennem Tinget med det flertal, der i dag er for det.

Det er jo ikke alene det, at vi med dette projekt syr Danmark sammen, men det bliver en af hovedhjørnestenene i trafiknettet mellem Skandinavien og vore EF-partnere. Derfor er det nødvendigt, at vi bygger efter nutidens krav, så det færdige resultat kan holde mange år frem i tiden. Der er heller ikke to meninger om, at strukturen og hele aktieselskabets opbygning er rigtigt valgt, ligesom vi kan stå bag hele finansieringsformen.

Når vi ser Storebæltsforbindelsen som hjørnestenen i trafikstrukturen, må det ses sammen med de andre aftaler, regeringen og Socialdemokratiet har indgået, nemlig om udbygningen af hele hovedvejsnettet, så motorvejsforbindelserne samtidig med, at Storebæltsprojektet står færdigt, også er klar, således at man kan køre fra grænsen til Ålborg og videre til Hirtshals og Frederikshavn, fra Kolding til København og fra Helsingør til Rødby. Hermed har vi en totalt effektiv trafikstruktur.

Det vil medføre, at den kollektive trafik bliver betydelig mere attraktiv, end den er i dag; heri er vi enige med Socialdemokratiet. Når man fra centrum af de fleste jyske byer kan nå centrum af København på mellem 2½ og 3 timer, kan denne forbindelse konkurrere med alle andre trafikformer, hvad vi gerne ser.

Samtidig må vi sige, at i det øjeblik billeden står færdig, så man kan køre over på gummihjul – og lad det ske hurtigst muligt! – betyder det en besparelse for det danske erhvervsliv på et sted mellem 500 og 600 mill. kr. om året på grund af kortere ventetid, og det er så stort et beløb, at vi simpelt hen ikke kan udskyde projektet.

Vi må også se på, at der bliver tale om en betydelig større trafiksikkerhed, idet vi ikke længere skal jage over henholdsvis Jylland og Fyn for at nå Sjælland. Hvert sekund døgnet rundt kan broen eller tunnelen, afhængigt af, hvilken trafikform man vælger, passeres.

Vi er endvidere glade for, at den løsningsmodel, der arbejdes med, er miljøneutral, således at vi ikke ødelægger naturen i Østersøen, men derimod sikrer det samme liv blandt fiskene, som findes i dag.