

[Svend Heiselberg]

at vi nu skal være landfast med både Sverige og Tyskland i Femernforbindelsen. Så let går det naturligvis ikke, id den stund Sverige ikke har gjort sig sin stilling klar. Hvad vil Sverige? Det er i øjeblikket det store spørgsmål.

Men jeg synes, det er rigtigt og også nødvendigt at følge ministerens afslutning op, hvor ministeren beder partierne om deres holdning til den faste forbindelse.

Lad mig derfor straks sige, at Venstre er positivt indstillet over for en fast Øresundsforbindelse. Vi ser helst en kombineret vej- og bane-forbindelse. Vi vil arbejde for en privatfinansieret fast forbindelse, det vil sige, at der under alle omstændigheder skal være brugerbetaling, dog under statslig kontrol.

Vi vil være åbne over for en eventuelt kombineret privatfinansieret fast forbindelse over både Øresund og Østersøen, men der kan ikke være nogen form for finansiering eller subsidiering af hverken Øresundsforbindelsen eller af Østersøforbindelsen. Der må være fuld brugerbetaling, og prioritetsfølgen er fortsat: Storebælt, Øresund og Østersøen.

Det er klart, at der er en lang række forhold, der forinden må være afklaret, bl.a. hvordan en sådan samfundsinvestering vil belaste dansk økonomi. Vi må have sikkerhed for, at så store investeringer ikke hindrer andre trafikinvesteringer i Danmark. Der skal fortsat være råd til at gennemføre de trafikinvesteringer i Jylland, som er påkrævet for ikke at skævvride Danmark. Derfor vil det måske også være således, at vi engang i fremtiden bør gennemføre Svanegrundsruten eller lignende tværgående ruter, så Øst- og Vestdanmark kommer til at hænge endnu tættere sammen, end Storebæltsforbindelsen alene vil bevirke. Vi er som sagt meget optaget af, at det fungerende jyske erhvervsliv ikke bliver kørt ud på et sidespor.

Et andet område, hvor vi må kræve sikkerhed, er de miljømæssige forhold, som eventuelt vil opstå med de valgte løsninger, bl.a. det spørgsmål, som mange borgere med rette stiller: Vil Danmark i det væsentlige kun blive et transitland, hvor vore nordiske brødre får travlt med at bevæge sig gennem Danmark ned til det store kontinent? Det tror vi ganske vist ikke på i Venstre.

Når dette er sagt, skal tilføjes, at vi i Venstre er af den opfattelse, at den politiske udvikling har gjort de faste forbindelser mere åbenbare.

Her tænker jeg ikke alene på det indre marked med fri bevægelighed over grænserne fra 1992 for personer, varer og tjenesteydelser, men også på den nære tilknytning, som EFTA-landene ønsker til EF, og som for nogle af disse lande helt sikkert vil udvikle sig til et egentligt medlemskab af EF. Også det nye demokratiske Østeuropa vil bidrage til at gøre Østersøregionen til et nyt europæisk vækstområde.

I det lys vil vi i Venstre gerne skue vidt og bredt, men med respekt for de miljømæssige problemer, der kan komme: at der ikke skabes problemer for jysk erhvervsliv, at de økonomiske aspekter er afklaret på forsvarlig vis. Så nu venter vi blot på, at svenskerne finder deres egne ben, således at de egentlige forhandlinger om den faste forbindelse kan indledes.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg har et par spørgsmål til Venstres ordfører om finansieringen.

Skal Øresundsforbindelsen også have statsgaranti, sådan som det liberale parti jo har søgt for at Storebælt har, sådan at det i sidste ende falder tilbage på skatteyderne? Hvis det er sådan, så vil jeg gerne spørge hr. Svend Heiselberg, om han egentlig har tænkt over, hvad det er for nogle biler, der skal køre over en motorvejsbro i Malmø-København-linjen. Der er ingen regionaltrafik i øjeblikket, og hvis man ser på et landkort, konstaterer man, at den korteste vej er Helsingør-Helsingborg-linjen og derefter Rødby-Puttgarden-linjen. Storebæltsforbindelsen eller Malmøbroerne har ikke nogen som helst international betydning.

Hvad er det – det er også et spørgsmål til regeringens, til De Konservative – for nogle biler? Vi får da ikke bilerne til at køre den mægtige omvej nedenunder og så betale dér.

Det vil jeg faktisk gerne have Venstre til at svare på, for det kan jo ikke nytte noget, at man bare står og digter en masse trafik, der ikke er der, medmindre man selvfølgelig siger, at statsgarantien kommer ind og sørger for, at det alligevel bliver direkte statsbetalt.

Og så vil jeg godt spørge hr. Svend Heiselberg, om han fastholder, at et samfunds investeringer ikke berøres af, at man laver privatfinansierede store anlæg. Altså er det sådan, at hvis man bare lader de andre gøre det, så berøres de ikke? Jeg kan hilse hr. Svend Heiselberg