

[Kjølgaard]

tiets holdning i denne sag. Tiderne skifter, og meningerne gør tilsyneladende det samme.

Som jeg allerede har nævnt, ser vi gerne den faste forbindelse etableret, og vi har også som nævnt stillet forslag om privat finansiering. Broen er som bekendt langt fremme i forberedelserne, men det forhindrer selvfølgelig ikke, at projektet senere kan overgå til privat finansiering, så forslaget er, ligesom SFs forslag, for øjeblikket uden interesse, og derfor vil vi afvise det.

#### Langsted (CD):

Det er jo en interessant debat, for her har vi to forslag, som er fremsat af hver sit – man kan næsten sige – fløjparti i tinget. Så kan man stille spørgsmålet: hvorfor ønsker nu disse fløjpartier en udskydelse af et så vigtigt anlægsprojekt som en bro over Store Bælt? Det er nok ud fra modsatte synspunkter på en eller anden måde, men disse synspunkter er for mig at dømme i realiteten lige verdensfjerne, for de vidner i virkeligheden om en manglende tro på samfundets fremtid. Samtidig ser vi, at venstre, til trods for at det er et parlamentarisk skolet parti, springer fra en vedtagelse, de vistnok har været med til før, under påberåbelse af en aftale i augustforlig II, som man måske kunne kalde en rottefældeklausul – eller det nu sådan, at rotterne springer, ikke fra borde, men fra broen?

Som vi udtrykte det i sommer, da vi blev spurgt om det: fordi der er kommet et nyt folketing, behøver man ikke at lave alle love om. Det er ikke en knallertparagraf, der skal ændres, men i dette tilfælde en betydelig anlægslov, som vi her står og diskuterer. Enhver har det i sin magt at købe en knallert, men det er ikke hvem som helst beskåret at købe en Storebæltsbro, det viser forskellen i perspektiverne.

Det er i denne forbindelse, vi vil hævde et helt andet syn på samfundet og samfundets behov. For os er den faste forbindelse – jeg fristes næsten til at sige de faste forbindelser, for vi kan godt tænke os flere – det nødvendige led i det, man i udviklingslandene kalder en infrastruktur, altså den overordnede planlægning. Og hvorfor skal vi da ikke regne os selv som et land i stadig udvikling? Den eller de faste forbindelser er af afgørende betydning for et samfunds udvikling ved

at medføre lave transportomkostninger og effektivere transportforhold i det hele taget, ved på en helt anden måde at binde landsdelene sammen og derved at give bidrag til en øget udvikling, til en øget trivsel og en øget vækst i samfundet.

For at opnå sådanne mål ser vi intet som helst odiøst i at låne den nødvendige kapital, heller ikke hvis det skal ske i udlandet. Jeg vil have lov til at hævde, at vi på den måde giver udtryk for et helt andet positivt samfundssyn end det, der karakteriserer forslagsstillerne og deres to partier. Vi tror nemlig på fremskridtet og vort samfunds fremtid.

Vi har diskuteret de foreliggende forslag i gruppen. Nu er det sådan, som man ved, at for at blive folketingskandidat for centrumdemokraterne, så skal man gå 150 pct. ind for både EF og NATO, men det skal man ikke for Storebæltsbroen. Jeg kan dog røbe, at i gruppen er der 100 pct.s opbakning bag dette, at Storebæltsbroen bør bygges, eller at vi skal have en fast forbindelse mellem landsdelene.

Nu er det jo nok sådan, at forslagene går i udvalg, men for os vil det blot være en basis for at få en detaljeret redegørelse fra ministeren om, hvor vi står med hensyn til projekteringen og andre forberedelser til broens bygning. Jeg så for nylig, at direktøren for Statsbroen Store Bælt er rejst til Japan for at studere broer. Så kan man stille det spørgsmål, som vi nok også kommer til at stille i udvalget, hvis der bliver en seriøs udvalgsbehandling: hvad bliver resultatet for jernbanetraffikens vedkommende? Der har været talt om, at man skulle køre langsomt over broen og derigennem spare penge. Bliver der 4 eller 6 spor til vejtrafikken, og hvorfor?

Udvalget og folketinget har krav på at blive holdt stadig orienteret om et så vigtigt anlægsprojekt. Er alle nye muligheder gennemprøvet? Der er andre nye muligheder. Jeg har selv i sommer spurgt ministeren, om man har tunnelbygningsmuligheder i stedet for et broprojekt, efter nye principper, og jeg kunne godt tænke mig, at ministeren tog det op igen.

Det er godt nok ikke en knallertlov, vi diskuterer, men vi har lov, ret til at ændre, så længe vi endnu ikke er nået til det kritiske punkt, at nu er det slut, nu skal broen bygges, eller nu skal noget andet gøres, for vi skal binde landsdelene sammen.