

[Dohrmann]

ner, det er meget, meget uheldigt, at landet bliver delt op på den måde.

En Storebæltsforbindelse vil indebære mange fordele; jeg skal lige understrege, at vi har ikke lagt os fast på nogen endelig model for, hvordan en sådan fast forbindelse skal se ud. Dog vil jeg godt tilføje, at en jernbanetunnel, som jeg har set hr. J. K. Hansen har gjort sig til talsmand for, mener jeg ikke er særlig heldig. Når vi skal have en forbindelse, så skal det være en rigtig forbindelse.

Man må spørge sig selv, hvorfor denne forbindelse ikke for længst er blevet etableret. En del af forklaringen er nok den, at i 1960erne f.eks., hvor vi havde fuld beskæftigelse, havde vi hverken råd eller arbejdskraft til at etablere en sådan forbindelse. Man havde først og fremmest ikke råd til at trække de mange mennesker ud af produktionen for at gå i gang med bygningen af en fast forbindelse.

Men i dag er situationen jo – og jeg vil godt tilføje desværre – helt anderledes. Vi har ca. 300.000 arbejdsløse, som hellere end gerne vil have et job. Vi har konsortier, firmaer, som er villige til at finansiere etableringen, og hvorfor skulle vi så da ikke benytte muligheden for at få noget sat i gang i stedet for blot at udbetale arbejdsløshedsunderstøttelse?

Dertil kommer den positive virkning, det vil have, at vores produktionsvirksomheder vil få mindre omkostninger, vores varer vil blive mere konkurrencedygtige. Derfor synes jeg, at vi i stedet for blot at udbetale understøttelse skulle sætte noget meningsfyldt arbejde i gang.

Det indså man i 1930'erne, da vi var i en nogenlunde lignende situation: man gik i gang med Lillebæltsbroen, og selv ikke de største modstandere af den faste forbindelse over Store Bælt vil vel i dag påstå, at det var en dårlig investering. Jeg har i hvert fald ikke hørt nogen, ikke engang hr. Tommy Dinesen, foreslå, at man begynder at rive Lillebæltsbroen ned. Hvis vi går i gang med at få etableret en fast Storebæltsforbindelse, er jeg helt sikker på, at om nogle år, når det hele står færdigt og vi har vænnet os til det, vil man sige det samme om en Storebæltsforbindelse.

Når vi foreslår, at forbindelsen skal privatfinansieres, er det selvfølgelig, fordi stats-

kassen er tom. Vi ved alle sammen, at staten ikke har råd til at gå ind i dette projekt. Derfor var det en god beslutning, som SV-regeringen i sin tid tog om at lægge den i mølpose, men på den anden side kunne der være fordele ved, at et privat foretagende finansierede projektet. Folketinget og ministrene kan opstille de betingelser, hvorunder det skal ske. Jeg forestiller mig noget i retning af, at man over en 12–15-årig periode får tilladelse til at opkræve nærmere aftalte bropenge, hvorefter broen vederlagsfrit overlades til statskassen. Jeg kan ikke forstå, at der er nogle, der har noget imod det. Vi er da fuldstændig klar over, at det ikke er bare fordele; det er da rigtigt, at de søfolk, som i dag ligger og sejler mellem Sjælland og Fyn, ikke kan fortsætte med at sejle der. Det bliver der ikke behov for. Byer som Korsør og Nyborg vil måske i de første år få nogle problemer, men på længere sigt føler jeg mig også overbevist om, at de to byer, som i dag er investeringsmæssigt u-land, i løbet af en kort periode simpelt hen vil blomstre op, fordi firmaer, som investerer, vil føle sig tiltrukket af dem. Det er der ingen der gør i dag, fordi de geografisk er placeret med en toldmur tværs igennem.

Jeg vil gerne slutte med at sige tak til samtlige, som har deltaget i debatten. Det gælder ministeren, det gælder samtlige ordførere. Jeg synes, det har været en positiv debat.

Det, der næsten er blevet kritiseret fra samtlige ordførere, er tidspunktet, vi har fremsat forslaget på, fordi der kommer en redegørelse i løbet af januar eller februar. Jeg vil gerne hertil sige, at jeg mener ikke, at den kritik er berettiget. Vores forslag kommer ikke til endelig afstemning før henimod sommerferien, altså i juni måned. Ministerens redegørelse kommer midt under udvalgsbehandlingen, og det er da helt klart, at ministerens redegørelse vil indeholde nogle ting, som skal tages i betragtning, men det hindrer da ikke, at man allerede på nuværende tidspunkt begynder at tage problemerne op. Derfor er jeg faktisk rigtig godt stolt over, at vi har fremsat det på et så tidligt tidspunkt, at ministerens redegørelse kan indgå som en del af udvalgsarbejdet. Det er absolut et plus.

Jeg håber, at dette forslag kan komme til endelig vedtagelse inden sommerferien og vi