

[Burgdorf]

hvilken gang, og jeg tipper, at det heller ikke bliver den sidste gang. Jeg kan bare beklage, at vi ikke tidligere, da vi var helt fremme ved snorene, fik begyndt på at etablere en fast forbindelse over Store Bælt. Der var et direktorat, som var klar til at gå i gang, men sagen blev altså skrinlagt, og nu har en forbindelse spøgt siden. Det nuværende grundlag er en redegørelse fra trafikministeren, som vi nu skal debattere her i dag.

Jeg vil gerne starte med at takke trafikministeren for hans redegørelse. Det konservative folkeparti finder, at vi her har fået en god, saglig og indlysende redegørelse, som klart understreger regeringens ønske om at få etableret en fast forbindelse over Store Bælt, et ønske, som vi fra konservativ side har været ivrige talsmænd for, siden spørgsmålet om Storebæltsbroen første gang var på folketingets dagsorden, i 1953.

Argumenterne fra for år tilbage er trods en kraftig teknologisk udvikling stadig de samme. Således opregnede den konservative ordfører, hr. Ninn-Hansen, ved folketingsdebatten i 1961 ikke mindre end 10 vægtige argumenter for opførelsen af en fast Storebæltsforbindelse. Den konservative ordfører pegede allerede dengang på, at man ved etablering af en fast forbindelse kunne få afviklet den u hensigtsmæssige trafikale stopklods eller flaskehals, som færgeoverfarten jo er, ikke mindst i spidsbelastningssituationer. Dengang som nu kunne det påpeges, at en fast forbindelse ville være et naturligt led i udviklingen af vores trafiknet, såvel bil- som toget.

At forbindelsen vil være ensbetydende med tættere sammenbinding af rigets enkelte dele, var også dengang en kendsgerning, lige så vel som det er ubestrideligt, at en fast forbindelse vil betyde en ikke uvæsentlig forbedring af dansk erhvervslivs konkurrenceevne, idet omkostningsniveauet må forventes at falde betydeligt.

Siden 1961 er der kommet andre vægtige argumenter til, som peger på, at en fast forbindelse er det rigtige. Må jeg nævne energi-problematikken? Jeg ved godt, at den er ved at mindske i betydning i disse dage, men vi ved ikke, hvordan det kommer til at virke fremover, og der er flere fordele ved at lade færgetrafikken vige til fordel for en mere tidssvarende forbindelse.

Såvel de mere konkrete udformningsplaner som finansieringsplanerne finder jeg anledning til at rose ministeren for, og jeg finder åbenheden i redegørelsen over for andre ideer og andre tanker prisværdig. Fra konservativ side håber vi, at de eventuelle kritikere af hidtil kendte forslag og ideer vil gøre brug af denne mulighed fremfor på forhånd at afskrive projektet som sådant.

Jeg vil i øvrigt gerne erindre om, at der ved tidligere lejligheder har stået et nogenlunde enigt folketing bag beslutningen om etableringen af en fast Storebæltsforbindelse, hvorfor det må undre, at der stadig kan rejses tvivl om, hvorvidt vi overhovedet skal have en bro. Vi håber, folketinget i dag vil give regeringen klar opbakning bag ønsket om snarest belejligt at etablere en fast forbindelse.

I mange år har der været talt om det skæve Danmark, som bliver trukket mere og mere skævt, og det gør det stadig væk. Jeg vil gerne sige, at vi, som bor vest for Store Bælt – heldigvis eller uheldigvis, om man vil – må konstatere det faktum, at København ligger temmelig afsides. Det vil en fast forbindelse over Store Bælt afhjælpe en del i hvert fald.

Naturligvis må vi i den givne økonomiske og beskæftigelsesmæssige situation gøre os overvejelser over broens kortsigtede konsekvenser. Således er det forståeligt, at man fra kredse, der står færgeforbindelsen nær, har svært ved at acceptere ønsket om en fast forbindelse. Jeg mener dog, det er nødvendigt at have det langsigtede perspektiv for øje i en sag af så stor samfundsmæssig betydning, og vi mener i det konservative folkeparti, at det vil være muligt at finde fornuftige løsninger på de problemer, en nedlæggelse af færgetrafikken naturligvis vil medføre.

Disse problemer vil først og fremmest berøre lokalsamfundene på begge sider af Store Bælt, men på lang sigt er det dog vores klare indtryk at en fast forbindelse vil have positive konsekvenser også lokalt, da fordelene for de berørte områders erhvervs- og næringsliv vil være betydelige. Må jeg her minde om, at det var akkurat de samme problemer, man stod over for, da den første Lillebæltsbro skulle bygges. Man ængstedes, da færgefarten hørte op dér, men vi har set, hvordan disse byer i trekantområdet dernede, Fredericia, Vejle og Kolding, er blomstret op; det gælder også på Fynssiden, i Middelfart, og vi