

[Dohrmann]

ikke vælge. Så skal vi fortsat sejle med færgerne.

Der er også en anden ting, der kan bevirke, at vi eventuelt stemmer imod. Det er finansieringen. Men her skal jeg henvise til næste punkt på dagsordenen, hvor vi mener, at statskassen ikke har råd til at gå ind i den store investering, og at man bør benytte muligheden for en privat finansiering.

Maisted (FD):

Som mange ordførere har sagt: sådan en bro skulle vi have haft for mange år siden. Jeg håber, at ministeren for offentlige arbejder får held til at få igangsat arbejdet, og jeg vil da være den første til at lykønske ham, hvis det skulle lykkes. (*Afbrydelse*). Undskyld, jeg bliver kun nummer to, der får lov til at lykønske ministeren, hvis det lykkes.

Men sagen er jo ganske indlysende. Hvorfor i alverden bygger man broer rundt omkring i verden? Ja, det er jo for at fremme trafikken imellem landsdele, for at gøre det hurtigst at komme frem. Enhver ved, at tid koster penge, og derfor er det også indlysende, at erhvervslivet har meget nemt ved at komme frem med nogle beregninger, der viser, at det er klart, at man bør forbinde Sjælland med Fyn og Fyn med Jylland, og at man derved vil opnå ganske betydelige økonomiske gevinster. Man får en dynamik i samfundet, man får skabt flere arbejdspladser, og man kan selvfølgelig lige så godt lægge disse arbejdspladser i Korsør og i Nyborg. Jeg kan slet ikke forstå, at disse to byer skulle være en særlig frygt for at blive udsat for arbejdsløshed fremfor andre.

Med hensyn til SFs mærkværdige bagstræveriske indstilling ville jeg foreslå ministeren at tildele dem en licens, så de kunne bygge en færgekro både ved Nyborg og ved Korsør. Så kunne de have ventepladser, og de kunne holde duer og måger, og hvad de nu har lyst til, og så kunne folk sidde og hygge sig dér en halv eller en hel time, før de kørte videre. Det er jo det rene sludder, at det skulle være et argument, at folk synes, det er så evig dejligt at få lov at holde en time eller to og vente på at kunne komme med en færge og så få lov til at give mågerne mad på færgen og betale skyhøje priser på grund af de omkostninger, der er ved en sådan transport.

Det radikale venstres bagstræveriske holdning svarer præcis til, at de heller ikke vil have reklame-TV i Danmarks Radio og TV. Det er den samme holdning, der går igen hos disse to partier.

Så kan jeg bedre forstå VS, der siger: vi ønsker ikke bilisme, vi ønsker at fremme den offentlige trafik. Uanset hvad det koster samfundet, skal alle jages op i tog og busser, og hvad de ellers nu kan finde på. De kan køre tomme halvdelen af dagen osv., det betyder ikke noget, skatteyderne kommer til at betale den spøg. De er simpelt hen modstandere af, at vi har et dynamisk samfund, at vi har fået noget til at fungere, og at vi altså kan bevæge os hurtigt mellem to punkter og dermed forøge indtjeningen i det danske samfund.

Som sagt mener jeg, at der er fremført så mange gode argumenter for, at vi skal have den bro. Det eneste, jeg ville ønske man kunne overbevise ministeren og regeringen om, er, at den selvfølgelig skal være privatfinansieret, og at man laver nogle udbudsspilleregler, hvor man tilkendegiver, hvordan man ønsker at den faste forbindelse skal udføres: man skal selvfølgelig have fri bilisme, og så kan togene køre frit. Dette med at blande de to ting sammen mener jeg er en forestilling, som vil modvirke det dynamiske i ideen med at forbinde to landsdele. Men man skal altså få privat kapital til at finansiere foretagendet. Uanset om det totalt vil betyde det samme med hensyn til betalingsbalancen, er fordelen indlysende: at trykket på betalingsbalancen bliver strakt over en årrække i takt med de penge, der går ud af landet, som man betaler i broafgifter. Men det er den pris, man må betale for at få et sådant projekt op at stå.

Alt i alt er det en enorm fordel for det danske samfund, og jeg ønsker ministeren alt held til at få gennemført dette projekt.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Trafik er noget, der haster. Det allerøverste bud for trafik, transport, samfærdsel er naturligvis sikkerheden, sikkerheden for liv og lemmer og for materiel. Det er en selvfølge. Det står som overskrift over det hele. Men dernæst må det første bud være, at trafik – altså i betydningen transport – haster. Man begiver sig jo ikke hjemmefra for at