

[Ministeren for offentlige arbejder]

Men det er jo også penge, vi drøfter her, og i den forbindelse vil jeg gerne sige, at med de tre færger, der er bestilt, og som er under bygning for øjeblikket, vil kapaciteten de næste 4-5 år på Store Bælt ikke være et problem. Men det betyder ikke – det sagde jeg i mit første indlæg – at man kan vente 5 år med at træffe nye beslutninger med hensyn til nye færger på Store Bælt. Det er en beslutning, der i givet fald skal træffes før, nemlig i løbet af 1981 eller deromkring, 1981-82. Jeg kan selvfølgelig ikke binde mig til nogen bestemt dag eller måned, men det er en beslutning, der skal træffes 2-3 år før 5 års periodens udløb.

Jeg vil også gerne sige til hr. Alfred Hansen, at selvfølgelig kan regnskabstallene for DSBs vedkommende tilstilles folketingets udvalg om offentlige arbejder.

Så bliver der spurgt: vil man om 4-5 år komme med et udpil? Og dér er man utilfreds med mit svar. Dér har jeg sagt i første omgang, at jeg da ikke kan binde en regering om 4-5 år til, hvilken fremgangsmåde den skal vælge. Der ligger en anlægslov, det ved vi, men jeg siger som minister i dag, som ansvarlig for dette område i dag, at jeg for mit vedkommende da ville finde det helt naturligt at komme til folketinget, eller at folketinget fik lejlighed til at drøfte et problem eller et forhold af denne art, før der blev truffet en ny beslutning; det kan der ikke være nogen tvivl om.

Hr. Jes Schmidt sagde i sit indlæg, at han fandt, at denne beslutning var trist for Sønderjylland. Det er klart, at den beslutning, der er truffet, vurderes forskelligt i de forskellige dele af landet. Der er andre egne af landet, der vurderer det anderledes. Men vi har naturligvis i regeringen en forhåbning om, at ud fra en helhedsvurdering vil den beslutning, der her er truffet, få de mindst mulige gener også for det sønderjyske område, hvor jeg godt er bekendt med at man ser på denne beslutning med ikke særlig milde øjne. Det er jeg naturligvis helt bekendt med, og jeg har noteret mig hr. Jes Schmidts synspunkter.

(Kort bemærkning).

Knud Damgaard (S):

Jeg synes ikke, at hr. Melchior's bemærkninger skal stå alene. Jeg ved ikke, hvem af

os der er den bedste økonom, men jeg er helt overbevist om nu, hvem der er den bedste tryllekunstner. Hvis hr. Melchior virkelig kan få folk til at tro på illusionen om, at man kan flytte 1 mia kr. fra én skuffe, hvor den ligger og gør godt med en masse beskæftigelse, over til en anden skuffe, hvor den også gør godt med en masse beskæftigelse, uden at der bliver et regnestykke, der må gøres op, om, hvor balancepunktet ligger, ja, så er han en større kunstner, end man normalt ser det. Det var nøjagtig dette balancepunkt, jeg sagde at man var nødt til at tage i betragtning.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Jeg har et par indlæg, som jeg skal vente med til den efterfølgende debat – det er bl. a. til hr. Melchior.

Hr. Ninn-Hansen sagde: trafikministeren er den mest ordholdende venstremand, jeg kender. Jeg ved ikke, om hr. Ninn-Hansen specielt tænker på dengang, den daværende gruppeformand for venstre sagde, at skal venstre med i en socialdemokratisk regering, så skal de konservative også med.

Hvis det er en sådan ordholdenhed, det drejer sig om hos trafikministeren, så nytter det sikkert heller ikke meget at holde trafikministeren fast på det svar, som han netop gav hr. Alfred Hansen, men det var et opsigtsvækkende svar. Hr. Alfred Hansen spurgte, om trafikministeren ville fremlægge regnskabstallene for Storebæltsoverfarten, og ministeren sagde, at det ville han selvfølgelig. Det siger vi tak for. Det er første gang, trafikudvalget eller folketinget har fået lov til at få noget som helst at vide om regnskabstallene for Storebæltsoverfarten. Det bliver rart at se, hvorledes Storebæltsoverfarten i den grad er en overskudsgivende forretning, og hvordan man i den grad sørger for at udvirke en stor omkostningsforhøjelse for godstransporten.

Hvis ministeren i denne sag er mere ordholdende end i den sag, jeg nævnte før, så ville det glæde os meget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

2) *Forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder:*

Forespørgsel af Langsted (CD), Bollmann (CD), Brusvang (CD), Melchior (CD) og Jes Schmidt (CD):

»Hvilke oplysninger kan regeringen give om planer for og det allerede iværksatte arbejde med bygning af en fast forbindelse over Store Bælt (Storebæltsprojektet)?«

(Forespørgsel nr. I. Anmeldt 4/10 78. Fremme af foresp. vedtaget 6/10 78).

Forhandling

Langsted (CD):

Som ordfører for forespørgerne skal jeg begrunde denne forespørgsel, og man kunne jo fristes til som begrundelse at foretage en gennemgang af Storebæltsbroideen, tanken om sammenknytning af de danske øer, den idéens varierende udformning gennem de sidste 100 år, og betegne denne udvikling som en *via dolorosa*.

Vi i centrum-demokraterne har altid hørt til dem, der gik ind for ideen om den faste forbindelse mellem de væsentligste danske landsdele. Det er derfor, vi med største beklagelse modtog underretningen om, at den nye regering havde besluttet at udskyde projektet, med alle de økonomiske konsekvenser, det måtte medføre både for statskassen og for de i projektet involverede personer og firmaer.

Vi er fuldstændig klar over, at anlægsloven i sig selv efter en streng juridisk vurdering kun indeholder det forhold, at broen kan bygges, og at realisationen af denne intention, at broen nu også skal bygges, først fremgår af de årlige finanslove.

Det forhold var uden tvivl baggrunden for det af det nuværende medregeringsparti venstre den 1. juni i år fremsatte og vedtagne dagsordensforslag – sp. 11828:

»Idet folketinget konstaterer, at tidspunktet for en eventuel ændring af beslutningen vedrørende Storebæltsbroen først på afgørende måde er forpasset med udgangen af august måned . . .«.

Det er baggrunden for det af centrum-demokraterne den 31. august fremsatte dagsordensforslag med samme indhold, som ikke kom til afstemning. Og det er baggrunden for den debat, vi har nu i dag, hvor man jo

kan stille de spørgsmål til ministeren, som ministeren faktisk allerede har fået i den forrige debat, men ikke har svaret på: hvad vil ministeren gøre for at afhjælpe trafikpropperne på Store Bælt? Hvad vil ministeren gøre for at nedbryde toldskranken ved Store Bælt? Vil ministeren virkelig fastholde, at der er tale om finanspolitiske hensyn, når broen skal udsættes? Eller man kan også stille det spørgsmål, som måske skulle gå videre til den koordinerende minister: skal vi, hver gang vi får et nyt folketing, og hver gang vi får en ny regering, ændre på alle love og vedtægter?

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Jeg skal i besvarelse af denne forespørgsel i første omgang alene henviser til den redegørelse, jeg har givet folketinget.

Langsted (CD):

Ja, jeg ventede naturligvis ikke andet, og så skal jeg som et høfligt menneske takke ministeren for redegørelsen, men dog komme med en række kommentarer.

Der har været talt om, at vi ikke har råd. Det er et ynkeligt standpunkt, regeringen her indtager. Vi havde sikkert heller ikke råd til den gamle Lillebæltsbro – for nu at gå tilbage til 1930'erne, som hr. Knud Damgaard gjorde – hvis alene kolde økonomiske hjerner skulle have rådet. Den bro over Lille Bælt kostede i sin tid, hvad man i dag vil regne som en klatskilling, i nutidens pengeværdi formentlig 1 mia kr. Tænker vi os lidt kortere tilbage i tiden, har vi sikkert også forbygget os med hensyn til den nye Lillebæltsbro til 150 mill. kr., nutidsværdi 800 mill. kr.

Jeg nævner disse tal for at bringe det i proportion til Storebæltsbroens overslagspris på godt 6 mia kr., som naturligvis i takt med den almindelige prisudvikling under opførelsesperioden må blive større.

Der har været ført langvarige diskussioner gennem hele sommeren i politisk-økonomisk udvalg, hvor man fra en vis side hele tiden kunne mærke hensigten: dette projekt må ikke blive til noget. Det må ikke blive til noget, til gavn for ingen, men til ulempe for mange. Jeg tænker ikke så meget på de ferierejsende, der må undvære at rejse med bil

[Langsted]

over Store Bælt, fordi der er optaget på vistnok alle færger i denne uge siden i fredags. Jeg tænker i højere grad på den erhvervsdrivende, som på grund af de mange ferierejsende forhindres i sit arbejde, noget, som ikke vil være tilfældet med den faste forbindelse. Jeg tænker i allerhøjeste grad på lastbiltrafikkens afvikling. 4 timers ventetid er ikke ualmindeligt for et erhverv, der i forvejen er højt beskattet. Også dette forhold kunne afhjælpes med den faste forbindelse.

Hvad vil ministeren nu i den lange mellemtid gøre for at afhjælpe problemerne for erhvervslivet? Ministeren skylder os en mere eksakt redegørelse på dette punkt. Det rækker ikke med at udtale – jeg citerer ministerens redegørelse:

»Det må vist erkendes, at en fuldt forsvarlig afvikling af trafikken mellem landsdelene øst og vest for Store Bælt ikke i de nærmeste år kræver anlæg af en fast forbindelse. Vi kan godt klare os med færgerne en tid endnu uden væsentlige gener for det danske samfund. Sagt med andre ord: vi står ikke over for en trafikal nødvendighed.«

Vi mener det modsatte af ministeren og den nuværende regering. Vi finder kort og godt, at broen er en national og trafikpolitisk nødvendighed.

Mens vi taler om økonomi, er der et andet forhold, jeg gerne vil fremdrage. Det gælder den meget omdiskuterede pris for benyttelsen af broen. Vi har på den ene side den forrige ministers tal, 17 kr. pr. bil. Baseret på urealistiske forudsætninger er det et urealistisk tal. Lige så urealistiske er de økonomiske profeter, der havner i den anden vejgrøft med beregninger, der ender i noget, der bliver hundreder af kroner pr. bils passage. Det er alt sammen naturligvis regneeksempler, som det så smukt hedder.

Men hvorfor fortie virkeligheden? Hvorfor fortie en for nogle ubehagelig realisme over for folketinget? Hvorfor skal vi i folketinget gå til pressen, i dette tilfælde ugebladet Ingeniøren, for at få kendskab til de tal, som Storebæltsgruppen, der arbejder for statsbroen Store Bælt, har beregnet? De har opstillet nogle forudsætninger, nemlig henholdsvis 30 års og 50 års afskrivning, anvendt intern rentefod 5 og 7 pct., det kan diskuteres, de har opstillet beregningsforudsætninger med en svag og en stærk trafikudvikling, som ender

på 3, henholdsvis 6 mill. bilpassagerer i år 2000.

Med de ugunstigste kombinationer får man en nutidsværdi af en personbils passage over broen på 59 kr. og med de gunstigste forhold 21 kr. pr. bilpassage mod i dag en tilsvarende færgetakst på 81 kr. Jeg kunne godt lide at spørge trafikministeren, om ikke det er til gavn for befolkningen og erhvervslivet, at man får den billigere passage at regne med.

Det ville være for omfattende på dette sted at gennemgå de mange forudsætninger for beregningerne, der fører til dette resultat, men jeg kunne have lyst til at bede ministeren om at kommentere resultatet. Ikke nødvendigvis her, for det er jeg fuldstændig klar over at ministeren formentlig ikke kan, men i et snarligt notat til udvalget om offentlige arbejder.

Jeg vil gerne tilføje til ministerens orientering, at jeg finder Storebæltsgruppens resultater meget realistiske. Det er efter min mening, og jeg tror en almen mening, seriøse firmaer, der står bag denne organisation.

Og så også en ting i denne forbindelse. Der står, jeg tror, det er i Jyllands-Posten i dag, en stor artikel om, at Kattegratruerne vejrer morgenluft, ikke så meget fordi Storebæltsbroen ikke skulle blive til noget de første 5–10 år, nej, de gør det, fordi biltallet over Store Bælt allerede er begyndt at vokse igen. Og hvor er ministerens beregninger så henne?

Når vi nu har strejft spørgsmålet om firmaer og personer, så kan jeg ikke lade være med her fra folketingets talerstol at påtale det hensynsløse, der ligger i at opbygge en så stor organisation for så at droppe den med et pennestrøg eller praktisk talt et pennestrøg. Projekterende teknikere er ganske vist ikke for godt vant med hensyn til behandlingen fra statslige myndigheders side, men der er dog også tale om personale i en statsstyrelse, som mere eller mindre jages ud i mørket. Hvad vil ministeren stille op med dem, efterhånden som afviklingen skrider fremad?

På den anden side må man have lov til at beundre disse mennesker. Jeg var for en uge siden til et møde i Dansk Ingeniørforening, hvor der blev redegjort for statsbroen Store Bælts stade og afviklingsforanstaltningerne. Der var ingen sure miner eller hårde ord. Man forstod kun, at man arbejdede videre

[Langsted]

for at afslutte et skrivebordsprojekt, der måske aldrig skulle blive til virkelighed.

Medens vi nu taler om den mulige beskæftigelsessituation for de teknikere, der er ansat i og omkring statsbroen Store Bælt, så er det måske på sin plads også at berøre spørgsmålet om den beskæftigelsesmæssige effekt, som broprojektet har som helhed. Det er indlysende, at arbejdet i sig selv skaber beskæftigelse, så længe det står på, men på den anden side ikke anden beskæftigelse, end man ellers ville have fået ud af den samme kapitalindsats anvendt på anden måde.

Det er lige så indlysende, at den færdige bro skaber nettoarbejdsløshed blandt de medborgere, der hidtil har været beskæftiget i og omkring færgeoverfarterne. Men også dette forhold har en anden side. Selve den kendsgerning, at broen, eller for den sags skyld en hvilken som helst anden form for fast forbindelse, bliver en realitet, vil få omfattende samfundsmæssige konsekvenser. Den forbedrede samfærdselsmulighed vil så at sige automatisk virke arbejds-skabende, virke samfundsudviklende, virke erhvervs-mæssigt stimulerende. Det er betydningen af broens færdiggørelse, og det er et forhold, der kun lader sig erstatte af et uøkonomisk stort antal færges.

Det var hovedbegrundelsen for at ønske dette broprojekt gennemført så hurtigt som muligt. Man fristes næsten til at stille det banale spørgsmål: har vi råd til at lade være? Har regeringen råd til på dette punkt at føre en beskæftigelsesfjendtlig politik?

Ministeren kommer også ind på det finanspolitiske område, idet det i redegørelsen hedder:

»Havde man fastholdt Storebæltsprojektet i den aktuelle situation, ville dette have nødvendiggjort enten en yderligere forhøjelse af skatter og afgifter eller endnu større besparelser på andre udgiftsområder, såfremt den finanspolitiske linje, som regeringen har lagt, skulle fastholdes.«

Jeg fristes til at sige: hvad er det nu for noget sludder, at dette projekt skulle nødvendiggøre yderligere forhøjelser af skatter og afgifter, når der hidtil har været tale om, at broen skulle finansieres gennem optagelsen af især favorable udlandslån, og når der derefter kun har været tale om, at broen gennem afgifter skulle hvile i sig selv?

Der synes at være ikke så lidt halten i regeringens økonomiske argumentation og for den sags skyld også i fremskridtspartiets. En af forudsætningerne for udviklingen af Danmarks erhvervsliv og dermed nedbringelsen af underskuddet på betalingsbalancen er netop, at vi får bygget en Storebæltsbro. Men som nogle sagde: den, der ager med stude, kommer jo også med; og det kommer vi til at gøre i de næste par år, hvis regeringens agt kommer til magt.

Et andet væsentligt spørgsmål rejser sig. Vi har hørt så og så meget om, hvad der hidtil er blevet ofret på det midlertidigt skrinlagte projekt, og hvor meget der endnu er tilbage, for at dele af skrivebordsprojektet kan komme til en fornuftig afslutning. Ministeren skylder os en redegørelse for, hvad der derefter er tilbage af projekteringsarbejde, det er ikke helt fremgået endnu, og hvad det – gerne som nutidsværdi – må forventes at koste at tage projektet frem fra skrivebordsskuffen eller, som det så smukt hedder, mølposen igen.

Kort og godt, under forudsætning af, at projektet udskydes så lang tid, som det nu tyder på at det skal, at statsbroen Store Bælt er helt opløst, hvad vil det så koste at sætte det hele i gang igen med helt nyt personale? Og det er ud over de 130 mill.–150 mill. kr., der i realiteten allerede er spildt på dette nyteløse projekt, nyteløse, fordi det åbenbart ikke skal blive til noget, hvis man ellers til den tid kan virke så troværdig, at man kan få nogen til at hoppe på limpinden. Det var også et spørgsmål.

Endnu et spørgsmål, som ikke er så uvæsentligt endda: hvor langt ud i fremtiden rækker den af de forenede regeringspartier trufne aftale? Vi har ikke fået noget helt konkret ud over de 4–5 år. Er det nu også realistisk med de 4–5 år, ud over et folketingsvalg og en eventuel ny regering, som kunne komme på andre og bedre tanker? Jeg skal citere endnu et afsnit af redegørelsen, hvor der står:

»Hvad det parlamentariske angår, er det enhver regerings ret og pligt at vurdere, hvorvidt der i folketinget kan findes et flertal for gennemførelsen af dette eller hint. Det er regeringens vurdering, at der efter indgåelsen af regeringsaftalen mellem socialdemokratiet og venstre ikke findes et flertal i folketinget

[Langsted]

for i øjeblikket at gå videre med Storebæltsprojektet.«

Jeg fristes til – og formanden rynker nok brynene – at sige, at jeg synes nok, at der er tale om en vis form for hykleri i dette tilfælde.

For at få fastslået, hvem der i dag i folketinget tør stå ved beslutningen om, at Storebæltsbroen skal bygges, og hvem der sidder tilbage med en dårlig smag i munden, skal jeg derfor på centrum-demokraternes vegne fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget opfordrer regeringen til ufortøvet at fortsætte arbejdet med bygningen af Storebæltsbroen og går derefter over til næste punkt på dagsordenen.«

Jeg skal som yderligere begrundelse sige følgende:

For det første er broen efter vor mening en national trafikpolitisk nødvendighed. For det andet påvirker broen ikke, modsat hvad der er blevet sagt her, den statsfinansielle situation. Broen skal finansieres ved lån og afgifter. For det tredje giver broen væsentligt øget beskæftigelse dels gennem selve bygningsarbejdet, dels ved at skabe bedre forudsætninger for en stimulering af dansk erhvervsliv. Endelig for det fjerde vil en udsættelse betyde en fordyrelse af projektet og en uacceptabel usikkerhed med hensyn til den fremtidige trafikale og erhvervsmæssige planlægning.

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Knud Damgaard (S):

Jeg skal holde mig til det indlæg, jeg havde under redegørelsesdebatten. Jeg skal blot føje til, at jeg synes, at hr. Langsteds behandling af de tal, der er nævnt i Jyllands-Posten i dag, og den måde, han tog dem til generel indtægt på som udtryk for, at der sker en vældig forøgelse af trafikken, ikke rigtig holder for den måde, denne artikel er skrevet på. Det er jo en artikel, der typisk genspejler den rekonstruktion, der har fundet sted på

nogle af disse Kattedatruter, genspejler forbedringer som følge af, at man i år ikke har haft strejker og lockouter. Derfor kan man ikke lægge den generelle linje i disse ting, som hr. Langsted gjorde det.

Bortset fra disse bemærkninger skal jeg kun på socialdemokratiets vegne afvise den dagsorden, der blev stillet af CD.

Glensgård (FP):

Jeg vil under denne debat tage fat på et par af de punkter, som blev diskuteret under sidste debat.

Hr. Jes Schmidt sagde: vi i vor landsdel godkender ikke, at projektet udskydes af finansielle grunde.

Nu kan jeg ikke se, at det skulle være noget specielt for nogen landsdel, men jeg forstår, at hr. Jes Schmidt taler for sit eget parti og ikke som centrum-demokrat i denne sag.

Nu har vi jo set forskellige valgudsendinger, og hvis hr. Jes Schmidt i denne sag vil opfatte sig som centrum-demokrat, så vil jeg sige, at det undrer os ikke, at hr. Jes Schmidt ikke vil godkende det af statsfinansielle grunde. Det er jo således, at centrum-demokraternes gruppeformand ganske klart i en valgudsending har sagt, at økonomi ikke er noget, CD blander sig i. Det er op til regeringen at skaffe de nødvendige midler til de forslag, som centrum-demokraterne og andre fremsætter. Det er klart, at man godt kan have den holdning, at man ikke vil acceptere det her af statsfinansielle grunde og så bare overlade til regeringen at skaffe pengene. Det er nu en lidt underlig holdning for et parti, synes jeg, men jeg skal i øvrigt ikke blande mig i, hvordan centrum-demokraterne vil drive deres politik.

Men også hr. Langsted var jo inde på de økonomiske forhold, og det undrer os selvfølgelig noget. Efter at man har lagt et redningsnet ud for SV-regeringen, siger man til SV-regeringen: et af jeres vigtigste punkter, nemlig at spare staten for nogle udgifter de næste 6 år, det vil vi ikke støtte. Det er dog et punkt, som drejer sig om adskillige milliarder kroner – 6 mia kr., siger regeringen, men det bliver selvfølgelig mere i løbende priser.

Det er ganske klart, at her står regeringen med noget fundamentalt for regeringens økonomi og siger, at vi er nødt til at udskyde

[Glensgård]

projektet af statsfinansielle grunde, og så kommer centrum-demokraterne – efter for øvrigt at ville være med til at hæve indkomstskatten med 1,25 mia kr. – og siger: ja men I skal så sandelig også tvinges til at bruge de pågældende penge på et projekt, som regeringen i øvrigt ikke ønsker at gennemføre.

Men det er jo en konsekvent holdning. Det er jo ikke mange måneder siden, at hr. Brusvang sammen med hr. Ellemann-Jensen, sammen med fremskridtsfolk og andre lagde pres på socialdemokratiet for at få stoppet Storebæltsprojektet. Hr. Brusvang sagde dengang: ja men det kan da godt ske, at vi skal udsætte Storebæltsprojektet et par måneder.

Jeg vil gerne have lov til at tage en sådan udtalelse for dens indhold, og hvis hr. Brusvang fremover kommer med sådanne udtalelser, så må hr. Brusvang ikke fortænke os andre i at tage dem for deres pålydende. Det er muligt, at hr. Brusvangs gruppe ikke gør det, men for os andre må det være rimeligt at mene, at når gruppeformanden kommer med en sådan udtalelse, så ligger der noget bagved. Jeg ved godt, som hr. Ninn-Hansen sagde, at fjernsynet stod parat, og så var det jo vigtigt at få udtalelsen med, så at også centrum-demokraterne ligesom kunne lægge et vist pres på den daværende trafikminister, Kjeld Olesen, men det er stadig væk lidt underligt for mig, at man vælger en sådan fremgangsmåde i det politiske spil.

Så var hr. Ib Nørlund inde på, at man her fra socialdemokratiets side havde sagt nej til et reelt beskæftigelsesarbejde. Jeg troede ærlig talt, at kommunikationen hos kommunisterne var i orden. Nu kan jeg ikke huske, om hr. Preben Møller Hansen er inde eller ude, eller hvornår han kom ind igen, men mig bekendt tilhører han hr. Ib Nørlunds parti. En del af hr. Preben Møller Hansens kolleger arbejder på Storebæltsoverfarten, og det er ganske klart, at hvis man laver en fast forbindelse, så bliver der et kæmpeproblem med de arbejdere, som rent faktisk arbejder på Store Bælt, og det drejer sig i dag om 3.000. Det bliver rent faktisk et stort problem den dag, broen er færdig, så at tale om, at dette ligesom skulle være til gavn for beskæftigelsen, det er i hvert fald med modsat fortegn. Socialdemokratiet skal såmænd ikke have utak for, at det har indset, at argumentationen om, at nu skal det igangsættes for

beskæftigelsens skyld, ikke holder. Det er rart at se, at hr. Knud Damgaard kan indse denne konklusion.

Så sagde hr. Alfred Hansen, at det er urimeligt, at danske og udenlandske turister kan komme til at vente 6–8–10–12 timer, eller hvor højt hr. Alfred Hansen nu kom. Nej, det er ikke urimeligt. Man kan ikke fastlægge en færgefart med henblik på at klare spidsbelastningerne lige nøjagtig, når industriferien begynder, og når industriferien slutter. Det kan man simpelt hen ikke. Det ville være spild af samfundsressourcer at tilrettelægge en færgefart, som kan klare enhver spidsbelastning uden nogen ventetid, så derfor vil jeg ikke bede trafikministeren om at øge investeringerne for at klare sådan en spidsbelastning.

Det er for øvrigt underligt, at hr. Alfred Hansen nu står her og taler så varmt for denne Storebæltsbro, når man tænker på, at partiets formand eller politiske leder – lidt afhængigt af, hvem der nu udtaler sig, jeg er ikke helt klar over, om det på nuværende tidspunkt er den forhenværende, eller om det er hr. Fredsted Christensen, der er det – da vi havde debatten om tillægsbevillingslovsforslaget, stod heroppe og sagde, at man kunne da også tage og spørge befolkningen, om nu befolkningen var så interesseret i denne her Storebæltsbro, og hvis det var sådan, at man ikke kunne overbevise befolkningen om det, ja men så skete der jo ikke noget ved det. Det kom for øvrigt også klart til udtryk i forbindelse med de afstemninger, vi havde her i folketinget i forbindelse med tillægsbevillingslovsforslaget, hvor hr. Alfred Hansen altså ikke havde hele sin gruppe med sig.

Men jeg kan se, at hr. Alfred Hansen er alene i dag, og det er måske derfor, han får lov til at lave et lille fynsk nummer her for at fortælle, hvor vigtigt det er. Det er muligt, at Radio Fyn slår hr. Alfred Hansen op på det her, men det er faktisk ikke det, retsforbundet stod for i forbindelse med tillægsbevillingslovsforslaget; nemlig dengang vi talte om økonomi.

Så sagde hr. Melchior – det var nogenlunde det samme, som hr. Ib Nørlund var inde på – at skatter, der opkræves til at sætte beskæftigelse i gang, dem må man da godt opkræve. Nu er det således, at uanset om skatter opkræves som direkte skatter eller som indirekte skatter, så vil de altid i den sidste

[Glensgård]

ende belaste produktionen, og ved at vi får en belastet produktion – altså større omkostninger – så får vi et større beskæftigelsesproblem, fordi danske varer dermed bliver dyrere. Det er jo utopisk at tro på, at hvis man opkræver større indkomstskatter eller større moms, så vil de danske lønmodtagere sætte sig ned med hænderne i skødet og sige: nå, men det betaler vi bare. De vil selvfølgelig kræve kompensation for sådanne forøgede afgifter. Og derfor er et sådant beskæftigelsesarbejde, som hr. Melchior taler om her, direkte arbejdsløshedsskabende. Det koster nemlig for meget at få de skatter indkrævet.

Jeg skal i øvrigt ikke tilføje ret mange bemærkninger, ud over at efter vores opfattelse bør den selvstændige styringsenhed Statsbroen Store Bælt afvikles hurtigst muligt. Og dér kan vi da glæde os over, at de pågældende ansatte ikke er tjenestemænd, men kun kontraktansatte, det vil altså sige, at vi kan afvikle det inden for en kortere periode i hvert tilfælde. Men jeg vil bede om, at ministeren allerede nu indleder forhandlinger med brodirektør Boldsen og de øvrige ansatte om hurtigst muligt at fratræde Statsbroen Store Bælt. Det er muligt, at vi vil komme til at betale direktør Boldsen og de øvrige en eller anden symbolsk erstatning, det er også muligt, at de pågældende kan overflyttes til andet arbejde. Men Statsbroen Store Bælt bør som selvstændig styringsenhed nedlægges hurtigst muligt. Jeg ved godt, at ministeren har fremsendt en redegørelse til finansudvalget, hvori det fremgår, hvorledes man tænker sig at afvikle, men jeg er ikke helt tilfreds med den måde, ministeren ønsker at afvikle på.

Jeg vil til sidst sige, at det er vigtigt at få slået fast – og den hænger i dagspressen, den hænger i befolkningen – at hvis man fastholder at bygge en bro over Store Bælt, så bliver det befolkningen selv, der kommer til at betale i henhold til gældende lovgivning. Den skal betale både forrentningen og afdragene. Vi mener ikke, at staten på nuværende tidspunkt er i stand til at gå ind og finansiere et sådant byggeri, uanset at brugerne kommer til at betale. Men hvis det viser sig – det vil jeg også godt slå fast – at der kommer en gruppe udenlandske eller en gruppe indenlandske, som ønsker at bygge broen, og som kan udføre projektet og vil opkræve billetpriser, som er acceptable, så er vi meget indstil-

let på at behandle en sådan ansøgning positivt.

For at vi nu ligesom skal få debatten omkring Store Bælt sat lidt på plads, så finder jeg det rimeligt, at det ikke er regeringen som sådan, der træffer beslutningen, men at det er folketinget, der træffer beslutningen. På denne baggrund vil jeg fremsætte det dagsordensforslag, som jeg allerede adviserede om under redegørelsesdebatten, og som tager sit udgangspunkt i ministerens redegørelse, nemlig det, at statens finanser for nærværende ikke er til at bygge en Storebæltsbro. Jeg skal derfor tillade mig at fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget udtaler, at den faste forbindelse over Store Bælt i den nuværende statsunderskudssituation ikke må bygges for skat-teydermidler.

Herefter går tinget over til næste punkt på dagsordenen.«

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Også dette dagsordensforslag indgår nu i forhandlingen.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg har lagt mærke til, at når man ude omkring i landet diskuterer spørgsmålet om en Storebæltsbro eller ej, så mødes man tit med det argument: ja men vi kan jo bare låne pengene i udlandet, eller vi kan bare lade private firmaer finansiere den. Det koster så ikke staten noget, og hvorfor skulle vi dog så ikke tage imod dette tilbud?

Jeg tror, at enhver, der har interesseret sig blot en smule for samfundsøkonomiske sammenhænge, ved, at dette er en illusion. Det gamle ord om, at intet kommer af intet, bortset fra lommeuld, slår også til i denne sammenhæng. Uanset hvilken af de realistiske finansieringsformer man anvender for en Storebæltsbro, så vil det være en samfundsøkonomisk belastning. Hvad enten pengene betales direkte over skatterne eller indirekte ved broafgift eller på anden vis, så vil det få betydning for den samlede økonomi i samfundet valutarisk; det vil være en belastning for produktionen, fordi det vil øge omkostningerne i samfundet. Man skal ikke bilde sig ind, man skal ikke tro på, at man bare

[Svend Erik Hovmand]

ved et tryllesnummer kan fremskaffe adskillige milliarder kroner, uden at det får nogen som helst effekt i det danske samfund. Det er selvfølgelig ikke rigtigt.

Jeg har gerne villet sige dette for ligesom at dæmme lidt op for den hovedargumentation, som jeg forstod at CD brugte for sit dagsordensforslag og for den debat, som nu er rejst med denne forespørgsel.

I øvrigt vil jeg gerne henvise til, hvad jeg har sagt under redegørelsesdebatten, og sige, at de to stillede dagsordensforslag vil de to regeringspartier ikke kunne medvirke til.

Jeg tror, at der allerede er sagt så meget i denne debat, som der med rimelighed kan siges, og jeg skal derfor indskrænke mig til denne henvisning til det, jeg sagde under redegørelsen.

Ninn-Hansen (KF):

Efterhånden tror jeg, at alle kender partiernes stilling, den er fremgået klart af den redegørelsesdebat, vi har haft. Jeg går i hvert fald ud fra, at alle kender det konservative folkepartis stilling, for vor stilling til Storebæltsbroen har været uændret igennem snart mange år: vi har ønsket den bro bygget hurtigst muligt. Det er jo også, hvad hr. Langsted skriver i sin dagsorden. Nu får vi altså en dagsorden fra fremskridtspartiet, der siger det modsatte, og så kan de to dagsordener ligesom opveje hinanden, og det var måske egentlig det bedste, der kunne ske, hvis de gjorde det og vi så slet ikke skulle have nogen afstemning. Jeg har jo udtalt mig om dette spørgsmål under redegørelsesdebatten. De fleste af os er jo i stand til at tælle, og jeg kan i hvert fald regne ud, at af de 179 medlemmer, der er i denne sal, vil der være en del over 100, som vil stemme imod hr. Langsteds dagsorden på grund af de aftaler, der nu dengang er truffet.

Er det så, hvad vi skal prøve på i øjeblikket, at få et flertal imod os? Jeg har advaret imod det, og jeg forstår, at denne advarsel også fremkommer fra anden side. Vi har jo i politisk-økonomisk udvalg modtaget en skrivelse fra komiteerne for opførelse af Statsbroen Store Bælt. Vi har tidligere haft en deputation fra dem i PØ-udvalget, og dengang sagde de til os, at de ønskede, at vi skulle holde fast både på loven og på den planlægning, som den tidligere trafikmini-

ster, hr. Kjeld Olesen, havde fastlagt. Men de siger ikke til os i dag, at vi skal gå ind i folketingsalen og demonstrere, de siger derimod i deres skrivelse: I skal sørge for, at vi fastholder loven, I skal sørge for at begrænse den udskydelse, som regeringen taler om, til et kortere tidsrum – de nævner muligheden for 3 år. Navnlig skal I i folketinget sørge for at tilkendegive, at afgøre, at Storebæltsbroen skal bygges for en bro over Østersøen eller Øresund. Endelig taler de om nødvendigheden af at genoprette tilliden til beslutningsprocessen og handlekraften, og at man altså i fremtiden undgår disse uheldige ændringer i forhold til planlægningen.

Det, man siger fra de jyske og de fynske medlemmer af amtsråd og byråd, aktive deltagere i politisk arbejde, det er altså: prøv at gøre dette. Det er, hvad jeg har sagt i et tidligere indlæg, og hvor jeg har fået et tilsagn fra de to ministre, som jeg lægger vægt på. Og når man ser på ønskerne fra de jyske, fynske, og der er også sjællandske repræsentanter med i denne komité, så er det ønsker, som jeg ikke kan se andet, end at hvis vi gør det dygtigt nok, vi, der har den positive indstilling, kan vi få dem opfyldt gennem en fornuftig forhandling; så det skal altså være den måde, vi arbejder på. Jeg tror, vi kan opnå noget, og jeg er blevet endnu mere optimistisk efter at have set, at den tidligere trafikminister er til stede. Så er vi flere til at få hul på mølposen, så det kan gå noget bedre.

Formanden:

Hr. Ole Henriksen har ordet som ordfører.

Vel, lidt sent får vi at vide, at centrumdemokraterne ønsker at gøre brug af muligheden for at have taletid også som ordfører; det havde været rart for præsidiat at vide det lidt før.

Melchior (CD):

Jeg skal gøre min benyttelse af denne ret kort.

Jeg vil sige til hr. Glensgård, at jeg blev fejlciteret i hans tale. Jeg har ikke sagt, at alle skatter, der omsættes i beskæftigelse, kan man roligt opkræve. Jeg har derimod sagt, at de ikke skaber arbejdsløshed, når de omsættes i beskæftigelse, således som hr. Knud

[Melchior]

Damgaard havde antydnet at de kunne gøre. Det er, hvad jeg har sagt, lad det være klart.

Men så kommer det afgørende, hvorfor vi gerne vil udnytte også disse minutter, og det er spørgsmålet om, hvorvidt der med broen er tale om et beskæftigelsesarbejde, således som bl. a. hr. Glensgård har været inde på det.

Hvis det var et beskæftigelsesarbejde, der skulle sættes i gang, så ville vi nok have en anden stilling til sagen end den, vi har. Men det er der ikke tale om. Der er tale om en konstruktiv investering. Også i den nye regeeringsprogram indgår støtte til beskæftigelse i private erhverv gennem billige lån, garanti for lån osv. Denne opgave er for stor til at overlades til nogle private danske firmaer i hvert fald. Jeg tror nok, at der står internationale koncerner parat til at bygge den bro.

Derfor bliver der ikke tale om skatteydermidler, således som der står i den af fremskridtspartiet forelagte dagsorden. Der er tale om en industriinvestering, således som ordføreren for forespørgerne, hr. Langsted, sagde det; der er tale om et projekt, som, når det er udført, vil skabe aktivitet og beskæftigelse. Derfor er det kun finansieringsformen, der kan være tvivl om.

Og så skal jeg da slutte med at rette et forstærket spørgsmål til ministeren, som i sin redegørelse meddelte, at hvis broen skulle bygges, så drejer det sig om 200 mill. kr i 1979, 500 mill. kr. i 1980 og i de følgende år over 1 mia kr. årlig i ekstra skatter. Og senere siges det, at ved at udskyde broen har man formindsket bindingerne på vor økonomiske handelfrihed. Jeg savner i redegørelsen og også i, hvad ministeren mundtligt har tilføjet i dag, noget belæg for disse tal. Jeg kan ikke forstå, at det står til troende, at der skal opkræves disse ca. 6 mia kr., som det jo bliver til, hvis man regner 1 mia kr. pr. år fra 1980 i opførelsesperioden. Altså de samme penge, som broen koster, skal opkræves i skatter, samtidig med at vi låner dem.

Jeg vil endda hævde, at det ikke forringer Danmarks lånemuligheder i øvrigt, i den udstrækning de måtte være nødvendige at udnytte, at vi låner til dette konkrete projekt, til denne investering, som vil påkalde tillid hos långiveren. Hos dem, der låner os til dette projekt, og jeg vil endda gå så vidt som til at sige, at også hos dem, der låner os penge til vor almindelige drift, vil det være et plus for

os, at vi er i gang med dette projekt. Den bro er vist ikke bygget endnu – jeg har fulgt ret godt med i de mange svar, der er givet i PØ-udvalget – noget sted i verden, som, når den stod færdig, blev fortrudt af dem, der havde opført den, det være sig af dem, der bor på den ene og den anden side af broen, eller det samfund, den nation, som har bygget den bro. Derfor skulle det dog være højst mærkværdigt, om netop denne bro skulle være den første i verdenshistorien, der skulle give tab.

Da altså afgifterne for at køre over denne bro, selv når de bliver holdt under den nuværende færdpris, hvad biler angår, vil være tilstrækkelige til at forrente og afdrage broen, så bestrider jeg ministerens og dermed regeringens oplysning om, at vor handelfrihed på noget punkt bliver indskrænket ved at låne isoleret til dette ganske konkrete projekt, eller at der skal benyttes skattemidler til at gennemføre det.

Jeg håber inderligt, at ministeren ikke vil glide af på dette spørgsmål eller glemme det. Jeg ved, han har meget at svare på, men han må altså ikke snyde folketinget i dag for at begrunde sine påstande i redegørelsen.

Ole Henriksen (SF):

Ja, det kan jo blive vanskeligt at føre debatten videre her, men jeg synes nok, at den sidste taler, hr. Melchior, ligesom jonglerede lidt med disse milliarder af kroner og sådan set uden blusel gik ind for at låne adskillige milliarder kroner i udlandet og sagde, at det egentlig ikke ville betyde noget.

Jeg mente, at folketingets bestræbelser bl. a. gik ud på, at man skulle prøve at slippe af med den største del af vores udenlandsgæld, sådan at vi kunne komme til at trække vejret lidt bedre herhjemme økonomisk. Disse 6 mia kr., som hr. Melchior taler om, er jeg i øvrigt ikke enig i, for hvis man forudsætter, at det bliver udskudt i en 4–5-årig periode, så går det snarere hen og bliver en 12–13 mia kr., der skal lånes, men o.k., det er i løbende priser. Under alle omstændigheder stod der i sidste års finanslovs bemærkninger, at vi selv skulle finansiere broen, men så skulle vi altså låne disse penge i udlandet, formentlig også løbende, efterhånden som vi brugte penge på det. Men under alle omstændigheder bliver det en gæld til udlandet af en betragtelig størrelse, og det må være modsat rettet de

[Ole Henriksen]

bestræbelser, der er nu for at bringe denne gæld ned, når man snakker om broen her.

Altså når CD kører så meget på økonomien, ja, så må der jo ligge det tilbage, hvad SF også altid har sagt – ikke altid, men vi har i hvert fald sagt her inden for de sidste år – at vi ikke har råd til at bygge denne bro. Det mener jeg ligger helt klart, og det er glædeligt, at regeringen nu i 4-5 år, eller i hvert fald i resten af perioden, har erkendt, at det har vi ikke råd til, og derfor udskyder projektet, så længe denne regering sidder ved magten.

Ja, så er der spørgsmålet om beskæftigelsen. Jeg mener også, at det er et illusionsnummer og selvbedrag at tro, at det på længere sigt giver beskæftigelse. Det kan godt være, at man tror på den gamle vandladningsteori om, at det varmer lidt i øjeblikket, når man gør i bukserne, men siden hen bliver det forbandt ubehageligt. Og det samme gælder for broen her. Når man sætter det i gang, er det selvfølgelig klart, at det giver beskæftigelse, men på længere sigt er det lige så klart, at det vil skabe arbejdsløshed for en lang række mennesker. Det er rigtigt, at det er ca. 3.000 mennesker, der i øjeblikket er direkte eller indirekte beskæftiget med Kattegatruterne, altså med øst-vest-trafikken, og det er klart, at når broen står færdig, så er disse mennesker altså også væk, og så er beskæftigelsessituationen bare blevet forværret. Så den tror vi altså ikke på.

I det hele taget kendetegner det jo de partier, som er brotilhængere, at det er en blind vækstfilosofi, der ligger til grund for bygningen af sådan en bro, og at man overhovedet ikke tænker i mere kvalitative baner eller ser på, hvad der f. eks. er af projekter i øjeblikket, som vil kunne afhjælpe de ubehageligheder, som kan være ved færgetrafikken. Her tænker jeg på ventetiden. Nu hørte jeg, at en lastbil må vente 4 timer. Jeg ved ikke, hvor meget gennemsnitsventetiden er for lastbiler, men hvis de har bestilt plads, så får de jo pladsen, og så kan de afstemme deres tilkørsel, således at de kan køre lige om bord. Det gælder de fleste steder.

Alt tyder på, at CDs standpunkt er, at denne bro skal være for erhvervslivet. Jeg forstår altså ikke, at man tror, det vil være en fordel for erhvervslivet at skulle køre over broen, i hvert fald ikke nogen økonomisk fordel. Man kan selvfølgelig indhente en ti-

mes tid, hvis man i øvrigt er i stand til at overholde de regler for hviletid, der findes, men de fleste erhvervschauffører benytter selvfølgelig sejladserne til at få afviklet hviletiden. Jeg tror derfor, at CD dels er inde på sin almindelige vækstfilosofi, dels i sine betragtninger om, at dette skal være til gavn for erhvervslivet, er kommet ud på et sidespor. Det er ikke noget, der holder stik, i det øjeblik man fik denne bro. Broafgiften for tunge lastbiler eller i det hele taget for biler vil være af en størrelsesorden, som formentlig kommer til at ligge over den, som man har i dag med færgetrafikken.

Endelig skal jeg komme med en bemærkning til hr. Ninn-Hansen, som jo har haft den glæde at kunne sætte socialistisk folkeparti og fremskridtspartiet i samme bås som indædte bromodstandere. I sidste samling var hr. Ninn-Hansen jo glad, hver gang SF stillede et dagsordensforslag, som kunne komme til afstemning her, for, som han sagde sidste gang: det var dog dejligt, at vi endnu en gang kunne få bekræftet, at denne bro skal bygges. Nu synes jeg, hr. Ninn-Hansen prøver at undgå disse afstemninger. Jeg ville være meget glad for at få en afstemning, som gjorde, at vi ikke fik denne bro bygget, så vi har ligesom byttet lidt om på rollerne.

Om de to dagsordensforslag vil jeg gerne sige følgende: Centrum-demokraternes dagsordensforslag kan vi ikke stemme for. Fremskridtspartiets dagsorden har den ordlyd, at broen i den nuværende statsunderskudssituation ikke må bygges for skatteydermidler. Hvad betyder det egentlig, hr. Glensgård? Betyder det det, jeg engang har læst nogle fremskridtsfolk sige, at blev den bygget af oliesheiker eller finansieret af oliesheiker, så måtte man godt gå i gang med at bygge denne bro? Hvis det er rigtigt, så falder hele argumentationen om de store trafikproblemer, som en bro medfører, om arbejdsløshed og om afgifterne for at komme over broen væk. Hvis det er fremskridtspartiets politik, at man skal have den bro, bare den er bygget af oliesheiker eller andre, så mener jeg, det er en hul og tom argumentation, som her føres frem. Derfor må hr. Ninn-Hansen, næste gang han slår SF og fremskridtspartiet sammen i denne forbindelse, nu gerne adskille og sige, at fremskridtspartiet vil nok have en

[Ole Henriksen]

bro, bare den bliver privatfinansieret, men det vil SF altså ikke.

Hvis det er den korrekte udlægning af fremskridtspartiets dagsorden, så vil vi også stemme imod denne dagsorden.

Ib Nørlund (DKP):

Jeg har lige først en bemærkning til ministeren i fortsættelse af tidligere diskussioner. Det er stadig væk om EF-licitationerne. Jeg forstod, at ministeren sagde, man ikke kunne komme det nærmere end en forhåbning om, at reglerne om EF-licitationer ikke trådte i kraft for de områder, som han havde nævnt. I den forbindelse blev der fremført to hvis'er. Det ene var, at firmaerne skulle vedstå kontrakterne. Hvordan man kan have så mange forhåbninger om det, når man siger, det er noget, der kommer om 4-5 år eller måske slet ikke, det kan jeg ikke rigtig forstå. Det andet var, at der ikke skulle være nogen udgifter for staten i den forbindelse. Hvordan man kan regne med at komme ud af dette uden udgifter, synes mig lige så mærkværdigt. Selvfølgelig kan man sige, at håbet beskæmmer ingen. Men jeg synes i hvert fald, at ministeren skylder svar på, hvad der vil ske på de andre områder. Han nævnte, så vidt jeg erindrer, tre områder: stål og sten og grus. Men det, som virkelig vil give arbejde på skibsværfter osv. rundt omkring, er det solgt til EF allerede?

Jeg tror, hr. Glensgård har misforstået CDs stilling. Den retningslinje, som partiet har fremlagt, har jeg opfattet på den måde, at man har et standpunkt, så længe man er sikker på, det ikke bliver vedtaget. Det er måske derfor med en lille smule bitterhed, vi vil stemme for CDs dagsorden i denne forbindelse.

Hr. Glensgård gjorde opmærksom på, at der var forskelligt, han ikke var klar over, og det skal jeg ikke bestride, men i den forbindelse stillede han det spørgsmål, om det faktisk ikke var beskæftigelsesfjendtligt at bygge broen. Det er der andre der også har gjort. Jeg har svaret, og sagen er simpelt hen den, at ud fra det standpunkt, som hr. Glensgård nu frembærer, vil enhver udbygning af infrastruktur, som naturligvis gør forskellige ting lettere, kunne stemples som beskæftigelsesfjendsk. Men det er jo ikke rigtigt. Fordi det netop betyder, at der på andre måder udvik-

les beskæftigelsesmuligheder. Kun på den måde kan man føre en aktiv beskæftigelsespolitik. Hvis man helt skal tage konsekvenserne af det, hr. Glensgård er inde på, så skulle man vel snarest nede omkring Korsør-Nyborg have en hel masse robåde, som folk kunne sætte sig ud i og ro over. Der ville være en vældig beskæftigelse ved det, og det kunne endda være, at det efterkom den trafikale nødvendighed i ministeriel udlægning. Men jeg vil altså ikke anbefale den fremgangsmåde.

Jeg håber, hr. Knud Damgaard er glad for den ros, han har fået her, siden vi har hørt fra ham sidst. Hr. Glensgård sagde, at socialdemokratiet ikke skulle have utak for deres kovending i denne sag, og hr. Glensgård kom i den forbindelse med et stykke samfundsfilosofi, som meget lignede det, hr. Knud Damgaard bragte frem imod mig for et øjeblik siden. Jeg vil håbe, at dette måske kunne give anledning til eftertanke hos hr. Knud Damgaard, for det er nu ikke helt den filosofi, man burde rette sig efter.

Det skulle fremgå af dette, for så vidt der bliver lejlighed til at tage stilling til de forelagte tekster, at vi kan gå ind for den af CD foreslåede tekst, men ikke for den af fremskridtspartiet foreslåede – men ingen kender jo dagen, før man er kommet længere hen.

Niels Helveg Petersen (RV):

Hr. Melchior har jo i dag beriget teorien om de offentlige investeringers nytteværdi med en påstand om, at man aldrig nogen sinde havde hørt om en bro, som man ikke var blevet glad for, når først den var blevet bygget, eller som man gjorde vrøvl over, når den én gang var blevet bygget. Det er for det første nok ikke rigtigt, for det andet kunne det jo have en sammenhæng med, at når først broen stod der, så var det for sent at gøre vrøvl.

Jeg har et par spørgsmål til CD og især til hr. Brusvang. Vi har forstået på hr. Brusvangs historiske erklæring for nylig, at CD ville sikre regeringen igennem finansloven. CD ville ikke skabe nogen problemer for denne regering igennem finanslovsafstemninger og med hensyn til regeringens finansielle grundlag. Det var selvfølgelig et standpunkt, selv om det var i modsætning til, hvad CD hidtil havde ment. Jeg må gøre opmærksom

[Niels Helveg Petersen]

på, at udskydelsen af broen er en del af denne regerings finansielle grundlag, at man piler Storebæltsbevillingen ud af finansloven, og at det er en del af den finanslov, som regeringspartierne er enige om. Hvis der skal være mening i den erklæring, hr. Brusvang har afgivet om, at man vil støtte regeringen igennem finanslovsafstemningen, regeringens finansielle grundlag, ja, så kan CD altså ikke stå af på halvvejen, så må det også gælde den del af finansloven, som hedder Store Bælt. Ellers er vi nødt til at konstatere også om denne historiske erklæring fra hr. Brusvang, som ikke er mange dage gammel, at den er faldet væk, at den ikke er gældende. Der er i hvert tilfælde ikke mening i det, som det i øjeblikket er stillet op.

Det er ikke, fordi det sådan set overrasker mig – vi er jo vant til hurtige skift hos CD – men der er i hvert fald ikke rigtig sammenhæng i erklæringen på baggrund af den holdning, man nu tager til Storebæltsprojektet.

Hr. Glensgård sagde, at det jo altid er brugerne, der kommer til at betale. Det har hr. Glensgård da fuldstændig ret i. Derfor er det store spørgsmål med disse offentlige projekter heller ikke, om de finansieres privat eller af skatteyderne. Det er et fuldkommen bispørgsmål i denne sammenhæng. Det afgørende for en investering af denne art er ikke, om der er privat eller offentlig finansiering, men om det er det rigtige projekt i den rigtige udformning på det rigtige tidspunkt, eller om det er det forkerte projekt på et forkert tidspunkt. Det er det afgørende og ikke dette bispørgsmål, om der er privat eller offentlig finansiering – eller skatteyderfinansiering, som hr. Glensgård vil gøre det til, hvilket efter min opfattelse er rent og skært vrøvl i trafikpolitisk henseende.

Af denne grund er det selvfølgelig udelukket, at vi kan stemme for hr. Glensgårds dagsordensforslag.

CDs dagsordensforslag er jo med stor omhu udformet, så det ikke har en jordisk chance for at blive vedtaget. Dermed kan det jo være, man ved at få sin dagsorden forkastet her alligevel kan leve op til den historiske erklæring, hr. Brusvang har afgivet om sin støtte til regeringen. Vi kan ikke støtte CDs dagsordensforslag, dels fordi vi var enige i udskydelsen principielt, som sagerne havde udviklet sig, dels på grund af den lidt mær-

kelige formulering, hvor man opfordrer regeringen til ufortøvet at fortsætte arbejdet. Man er faktisk ikke i gang med selve arbejderne, men det er en biting. Vi kan ikke støtte CDs dagsorden om Storebæltsprojektet.

Alfred Hansen (DR):

Vi fik jo en anskuelsesundervisning i, hvordan hr. Glensgård og vel dermed også fremskridtspartiet ser på den offentlige service. Det var underordnet, om trafikanterne skulle vente enten i Knudshoved eller Halskov i op til 10–12 timer. Det er da meget givtigt at få løftet en flig af sløret om det fremskridtssamfund, som hr. Glensgård så ofte taler om, et samfund, hvor offentlig service end ikke er noget, man tænker.

Når hr. Glensgård skyder mig i skoene, at det var et specielt fynsk trip, jeg foretog, så vil jeg sige, at man behøver ikke altid at tillægge andre personer de samme uhæderlige motiver, som man måske selv har i det daglige arbejde

Formanden:

»Uhæderlige« er nok på kanten af det, jeg skal påtale.

Alfred Hansen (DR):

Ja vel, hr. formand.

Om det er, fordi hr. Glensgård er valgt i Horsensområdet og specielt tænker på Juelsminde–Kalundborgoverfarten, skal jeg ikke kunne sige. Men der er i hvert fald et gammelt ord, der siger, at tyv tror, hvermand stjæler.

Det er rigtigt, hr. Glensgård, at jeg og retsforbundet har talt om en folkeafstemning vedrørende Storebæltsprojektet. I august måned fastholdt det socialdemokrati Storebæltsbroen, som det samme socialdemokrati i dag arbejder for at få skrinlagt, og da følte jeg, at der var behov for – også når man tænker på den store sag, som det trods alt er – at man gav befolkningen mulighed for at tilkendegive, om den ønskede en fast forbindelse over Store Bælt eller ej. Mange af de store investeringsopgaver ville være særdeles velegnede til en folkeafstemning. Jeg mener også at vide, at fremskridtspartiet har talt om, at det kunne være passende med en vejledende folkeafstemning vedrørende indførelse af akraft, så også fremskridtspartiet mener, at

[Alfred Hansen]

vælgerne i og for sig ind imellem valgene godt må få lov til at tilkendegive, hvad de ønsker.

Vi ved jo godt, at når der er folketingsvalg, så er det ikke sådan nogle småting som a-kraft og naturgas og Storebæltsbroen, der skal drøftes. Nej, da er det de store problemer, der skal tages stilling til. Det er et spørgsmål om, om statsministeren skal hedde Anker Jørgensen eller Poul Schlüter. Vi ved jo godt, at når det drejer sig om alle væsentlige spørgsmål, så er de to enige; der er stort set ikke større forskel på disse to, end at en kvik barber kunne ordne det på et par minutter.

Jeg mener, at den beslutning, som regeringen har truffet om at udskyde Storebæltsbroen eller en fast forbindelse på ubestemt tid, betyder, at vi forskertser nogle muligheder for at binde landsdelene sammen, og at vi forskertser nogle muligheder for at udnytte den kollektive trafik, som jeg tror vil få alle tiders chance med en fast forbindelse over Store Bælt.

Hr. Glensgård mente, jeg havde talt varmt for en Storebæltsbro eller varmt for en fast forbindelse – der er nok en nuanceforskel. Jeg mener, det ville være rigtigt, om man fik en fast forbindelse, men vi kan i retsforbundet leve uden en Storebæltsbro. Vi mener imidlertid, det er utilfredsstillende, at man har vedtaget en bro, og så skrinlægger man den. Der er i retsforbundets folketingsgruppe forskellig holdning til det spørgsmål, ligesom der er i de fleste partier. Jeg personlig ønsker en fast forbindelse over Store Bælt. Det var åbenbart en stor overraskelse for hr. Glensgård, at jeg talte positivt om en fast forbindelse. Hvis hr. Glensgård havde fulgt de afstemninger, der har fundet sted det sidste halvandet år, så ville han have konstateret, at jeg med flere af retsforbundets gruppe har stemt for de bevillinger, som var nødvendige for at etablere denne faste forbindelse.

Jeg vil gerne takke ministeren for tilsagnet om, at vi i udvalget om offentlige arbejder får mulighed for at få DSBs regnskaber, specielt en specifikation af Storebæltsoverfarten. Jeg tror, det er meget nyttigt for den fremtidige debat vedrørende Storebæltsoverfarten og taktpolitikken, at vi får disse regnskaber tilstillet udvalget. Det vil jeg gerne sige ministeren tak for.

Hr. Kurt Hansen udtrykte megen forbauselse over, at jeg kunne finde på at sætte Storebæltsbroen og a-kraft i forbindelse med hinanden. Hr. Kurt Hansen sagde, at Storebæltsbro og a-kraft ikke har noget med hinanden at gøre, men hr. Kurt Hansen og VS må – selv om det kan være lidt uvant for dem – altså lære at vælge. Hvis nu det, at Storebæltsbroen bliver droppet på ubestemt tid, betyder, at vi får fremskyndet indførelse af kernekraft i Danmark og hr. Kurt Hansens stemme var afgørende herfor, så vil jeg mene – men det er ikke sikkert, den opfattelse deles af hr. Kurt Hansen – at hr. Kurt Hansen og VS måtte prøve at vurdere, hvad de ønskede, selv om hr. Kurt Hansen har sammenlignet de to emner med pest og kole-
ra. Jeg tror, at både skeptikere og modstandere af Storebæltsbroen måske vil ændre opfattelse, hvis de konstaterer, at det, at Storebæltsbroen er droppet, betyder, at vi får indført kernekraft på et tidligere tidspunkt end ellers planlagt.

Den økonomiske situation er, som jo mange har været inde på i dag, langtfra gunstig. Det kan man beklage, og jeg mener nok, der kunne have været ført en økonomisk politik, som ville have stillet os i en bedre økonomisk situation, end tilfældet er. Det er utilfredsstillende, at man nu igen siger: vi vil godt nok have en Storebæltsbro eller -tunnel, eller hvad det nu kan blive, men vi skal ikke have den nu. Vi skal måske have den om 4–5 år, men det kan også godt være, der går 10 eller 15, og de største skeptikere – eller de mest realistiske – siger, at der kommer overhovedet ingen fast forbindelse i dette århundrede. I den forbindelse er det værd at bemærke de udtalelser, der har været fra tysk side om at få en bro fra Fehmarn til det sydlige Danmark, til Lolland-Falster.

Jeg skal gerne medvirke til opklaring af nogle problemer, der har været, ikke bare i dag, men de sidste par måneder efter regeringsdannelsen. I den forbindelse vil jeg gerne takke ministeren for økonomisk samordning for den meget klare tilkendegivelse. Jeg håber, jeg har opfattet det helt rigtigt. Den klare investeringsplan, som den tidligere socialdemokratiske regering havde, kunne retsforbundet tilslutte sig, hvad vi også har givet udtryk for. Den havde en klar prioritering: Storebæltsbro som nr. 1, naturgas som nr. 2, elektrificering af statsbanerne som nr. 3 og

[Alfred Hansen]

langt senere atomkraft. Jeg takker for denne tilkendegivelse, og jeg håber, at venstre er orienteret om, at det er regeringens investeringsplan.

For ligesom at få det slået helt fast, at når engang den økonomiske situation bedres, hvornår det end måtte ske, så vil ministeren for offentlige arbejder tage initiativ til færdiggørelse af den Storebæltsbro, som tidligere minister for offentlige arbejder hr. Kjeld Olesen har påbegyndt, skal jeg slutte mit indlæg og fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet folketinget udtaler, at en fast forbindelse over Store Bælt bør have højere prioritet end indførelse af a-kraft, går tinget over til næste sag på dagsordenen.«

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Også dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Kurt Hansen (VS):

Jeg tror, det står helt klart for alle, hvad VS mener om Storebæltsbroen. Jeg skal ikke begynde at gentage noget af den argumentation, som jeg leverede i forbindelse med redøgelsesdebatten, blot sige til de dagsordner, der er fremsat, at vi naturligvis under ingen omstændigheder kan stemme for den dagsorden, som centrum-demokraterne har foreslået.

Om den dagsorden, der er foreslået af hr. Glensgård, må jeg sige, at den kan vi heller ikke stemme for. Den viser jo klart og tydeligt, hvad det er for nogle interesser, fremskridtspartiet vil søge at repræsentere her. Der er nogle privatøkonomiske kartofler, der skal hyppes. Nu skal vi have nogle af de store nationale eller – især – internationale selskaber til at opføre en bro her i landet, en fast forbindelse over Store Bælt. Man kunne f. eks. få de italienske Pirelli-fabrikker til at stå for noget sådant; de har gode traditioner for at lave den slags ting ude omkring i Europa, hvor de virkelig kan skovle penge ind på det. Det er klart, at det i altovervejende grad ville være disse privatkapitalistiske koncerner, der kom til at bestemme taksterne.

Det må vi helt klart afvise. Jeg kan ikke læse hr. Glensgårds dagsorden på anden måde, end at det er det, der er indholdet i den.

Hr. Alfred Hansen sagde, at han stillede et forslag om motiveret dagsorden, der havde til hensigt at afklare noget. Jeg mener, hr. Alfred Hansen gør alt andet end at afklare. Han er med til at forplumre nogle ting, ud over hvad der er rimeligt. Jeg tror, de fleste her i folketinget er på det rene med, at hvis man stemmer imod en Storebæltsbro, så går man naturligvis ikke af den grund ind for a-kraft. Men ude omkring i befolkningen kan der være en fare for, at hr. Alfred Hansens forplumringer kommer til at få en smule vind. Det ville jeg være meget nervøs for. Jeg har allerede sagt det én gang: vi vælger ikke imellem to projekter, som vi ikke under nogen omstændigheder vil acceptere. Der er tale om et valg imellem pest og kolera, imellem to modbydeligheder. Det valg vil vi ikke træffe, når man foretager en sammenkobling imellem to forskellige, tilfældige lovgivninger, som der er tale om her. Man kunne fremføre det samme argument i én hvilken som helst anden lovgivningssituation. Hvis I stemmer for det bestemte arbejdsmarkedsforslag, så får kirkeministeren ikke sit forslag igennem! Nøjagtig den samme argumentation kunne føres frem på en lang række andre områder. Dette forsøg på at forplumre tingene ville hele befolkningen være tjent med at hr. Alfred Hansen stoppede.

Brusvang (CD):

Hr. Glensgård udtalte for en kort stund siden, at centrum-demokraternes politik blot var den at skubbe det økonomiske ansvar over på regeringen, for det var sandelig ikke vor sag. Forretningsordenen forbyder mig at sige, hvad jeg mener om denne udtalelse, og derfor vil jeg i al beskedenhed stemple den som noget nonsens.

Vi har for ganske kort tid siden demonstreret klart i denne sal, at når regeringen lagde sin økonomiske politik frem og hævdede, at den havde behov for en skatteudskrivningslov med et bestemt indhold, ja, så bøje de vi os for at skabe fornøden ro omkring regeringens arbejde, og vi var parate til at medvirke til, at den lov blev vedtaget. Det, som hr. Glensgård har fået galt i halsen fra min tidligere udtalelse, er såmænd blot dette,

[Brusvang]

at CD har den meget fornuftige opfattelse, at når vi drøfter et lovforslags indhold, så er det ikke først og fremmest de enkelte partiers og politikeres opgave at analysere de økonomiske konsekvenser. Det må regeringen gøre, og regeringen må foretage beregningerne. Det er ikke os, der skal sidde med lommeregnerne.

Dernæst kommenterede hr. Glensgård min forespørgsel i politisk-økonomisk udvalg. Også den havde han fået galt i halsen. Sagen er jo den, at der står i de dokumenter, der foreligger om broprojektet, at det vil vare imellem 6 og 8 år. I den forbindelse ville jeg gerne vide, hvilken betydning det havde, om man på forhånd forsøgte at afstemme bygningsperiodens længde efter det konjunkturførløb, man måtte forudse. Om 6 år, om 7 år eller om 8 år ville være det bedste. Det var den klare hensigt med det spørgsmål at fremme sagen, at få bygget broen, at komme i gang.

Hr. Glensgård forsøgte at harcelere over fiktive modsætningsforhold mellem mig og mine gruppefæller. Lad mig ile med at tilføje, at det er korrekt, at vi i CDs gruppe må have mange og intense gruppemøder, for der er selvfølgelig mange meninger, mange synspunkter. Men vi når frem til et fælles standpunkt, og vi har ikke det problem at slæbe rundt med som fremskridtspartiet, der konstant er delt op i en samling slappere og strammere. Vi har en lille gruppe, en lille energisk gruppe af udholdende politiske pragmatikere.

Til hr. Niels Helveg Petersen vil jeg sige, at vi har lovet regeringen en form for sikkerhedsnet, men ikke uden forbehold. Vi har lovet at stemme for finansloven – naturligvis med de ændringer, der til sin tid måtte være kommet i finansloven. Jeg erindrer om, at f. eks. det konservative folkeparti for nogle år siden nægtede at stemme for finansloven. Den situation vil regeringen ikke komme i for vort vedkommende. Vi vil stemme for finansloven. Men hvis hr. Niels Helveg Petersen havde gjort sig den ulempe at læse, hvad der stod nøjagtigt i den erklæring, som jeg afgav på gruppens vegne, så ville han se, at der var et klart forbehold for vore mærkesager og et forbehold i enhver henseende.

Endelig det med den politiske stabilitet. Se, den politiske vurdering, der lå bagved, var jo ganske enkelt den praktiske, at fra nu

af og op til overenskomstforhandlingerne var der faktisk kun én ting, der kunne vælte regeringen, og det var diskussionen og afstemningen om udskrivningsloven. Var regeringen først kommet over den forhindring, så kunne den, hvis den i øvrigt bar sig fornuftigt ad og ikke skændtes for meget indbyrdes, udmærket undgå at komme i tilspidsede parlamentariske situationer i den periode, der fulgte efter. Men CD har sin fulde ret til i enhver henseende at stemme, som CD ønsker, i sine mærkesager, og jeg tror ikke, jeg behøver at gentage disse mærkesager for hr. Niels Helveg Petersen.

Den erklæring, som CD-gruppen besluttede sig til at afgive, har en god mening, og jeg er temmelig overbevist om, at den også vil have en god virkning.

Jes Schmidt (CD):

For en lille times tid siden havde jeg den ære at fremføre grænselandets erhvervslivs syn på det projekt, som vi taler om her. At erhvervslivet i grænselandet har særlig interesse i denne sag, må stå enhver klart, som kender lidt til geografi, og som ved, at der er tale om landbroen til Europa.

Hr. Glensgård har benyttet min fremførelse af erhvervslivets standpunkt til at holde en moraliserende politisk gardinprædiken over mig. Jeg takker selvfølgelig for opmærksomheden, men jeg vil samtidig tilføje, at hr. Glensgårds bemærkninger vil undre mange i erhvervslivet nede i grænselandet. De undrer ikke mig, af to grunde. For det første har fremskridtspartiet endnu ikke formået at finde sine ben i spørgsmålet, der vedrører grænselandet. Det er bevist gang på gang, at de ikke ved, om de skal hoppe til venstre eller højre, de ved ikke, om de skal sidde eller stå. De kludrer med det, så det undrer mange i grænselandet. Jeg kunne fremføre eksempel på eksempel på denne påstand. Det nytter ikke, at hr. Glensgård ryster på hovedet. Det er forståeligt, fordi hr. Glensgård repræsenterer et nyt parti, som ikke har formået at trænge til bunds i alle problemer, men det kommer måske.

En anden grund til, at jeg ikke undrer mig, er den holdning, som hr. Glensgård på sit partis vegne har indtaget i en lang række bevillingssager i finansudvalget i de sidste måneder, hvor han har forsøgt at nedstemme

[Jes Schmidt]

projekter, som det sønderjyske erhvervsliv, som landsdelen i det hele var særlig interesseret i. Derfor overrasker det mig selvfølgelig ikke, at han ikke har forståelse for, hvad erhvervslivet i dag mener om broprojektet.

Jeg kan kun håbe, at man indtager et andet standpunkt i den afgørelse, som grænselandet venter på, nemlig Padborg frilager, som også hænger sammen med dette problemkompleks.

Til slut vil jeg gerne med formandens tilladelse citere endnu en gang, hvad De sønderjyske Handelsstandsforeninger erklærer. De siger:

»Erhvervslivet i den tysk-danske grænseregion appellerer derfor til de ansvarlige politikere om endnu en gang at overveje denne vidtrækkende beslutning. Med udskydelse af brobygningen på ubestemt tid er det vor opfattelse at man har forspildt chancen for at fremme den erhvervsmæssige udvikling i det perifere dansk-tyske grænseområde ved Skandinavien's grænse til Det europæiske Fællesskab.«

Til slut en lille bemærkning til hr. Ib Nørland, som jeg takker for tilslutning til CDs dagsorden. Med hensyn til at tage et nyt standpunkt kan man måske sige, at man har et standpunkt, indtil centralen signalerer et nyt.

Formanden:

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 16.35.

Mødet udsat kl. 16.05.

Mødet genoptaget kl. 16.35.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Hr. Langsted spurgte, om vi har råd til broen. Det har vi ført en lang debat om i dag, og det har regeringen og hr. Langsteds parti en forskellig opfattelse af. Argumenterne har været fremført, og jeg synes i og for sig ikke, der er nogen grund til at gentage dem.

Så spurgte hr. Langsted, hvad ministeren vil gøre for at hjælpe erhvervslivet i relation til forbindelsen over Store Bælt. Det har jeg også tidligere i dag været inde på. Hr. Langsted efterlyste billigere passage. Dertil vil jeg sige, at hele spørgsmålet om trafikken mel-

lem Øst- og Vestdanmark bør ses i en sammenhæng, også på det takstmæssige område, med de øvrige forbindelser, vi har mellem Øst- og Vestdanmark. Når man taler om, hvad vi kan gøre for at hjælpe erhvervslivet – og her går jeg ud fra at hr. Langsted tænker på takstpolitikken, tænker på flere og hyppigere forbindelser osv. – bliver vi nødt til at anskue tingene i en sammenhæng. Sætter vi taksterne ned på ét område, tror jeg, vi risikerer, at andre forbindelser kommer i en økonomisk vanskelig situation.

Så rejste hr. Langsted spørgsmålet om de teknikere, dvs. de ingeniør- og arkitektfirmaer, som Statsbroen Store Bælt arbejder sammen med. Som jeg også allerede har oplyst i dag, er der tilrettelagt en afviklingsprocedure, og det gælder både for de medarbejdere, som er ansat og arbejder ved Statsbroen Store Bælt, og for de ingeniørfirmaer, der er entereret med. Der opereres med en tidsplan, formentlig frem til 1. april 1979, og spørgsmålet om afskedigelser vil jo have en helt klar sammenhæng hermed, også således at Statsbroen Store Bælt afvikles som sådan, når denne afviklingsprocedure er tilendebragt.

Hr. Langsted spurgte også, om vi har råd til at lade være. Jeg har allerede tidligere fremført regeringens synspunkter i henseende til spørgsmålet om en eventuel udsættelse, men når både hr. Langsted og andre ordførere bruger udtrykket »har vi råd til fortsat at age med stude?«, vil jeg dog gerne gentage, hvad jeg også har sagt i dag. Vi har et trafiksystem mellem Øst- og Vestdanmark, hvad færger angår, som jeg tror mange misunder os. Vel kan der være spidsbelastningsperioder, og der kan opstå ventetid, men hvis vi ser det lidt i et overordnet perspektiv, tror jeg, man må sige, at udtrykket: om vi har råd til fortsat at age med stude, ikke rigtig passer sammen med den trafikpolitiske situation, vi står i helt aktuelt. Der er da ting, der kan rettes og gøres bedre, og lad os diskutere dem, men vi skal bare være klar over, at det koster penge, og derfor må det også naturligvis gøres til genstand for en økonomisk vurdering.

Hr. Melchior spurgte, hvad det kostede, hvor meget det ville belaste statens økonomi osv. Dertil kan jeg svare, at det klart fremgår af min redegørelse, hvad det ville belaste de offentlige udgifter med. Det fremgår også af

[Ministeren for offentlige arbejder]

loven om anlæg af Statsbroen Store Bælt, at det er en statsopgave. Derfor er der ingen tvivl om, som det også er fremført, at anvendelsen af beløb, der er afsat hertil, og som i løbet af 2-3 år kommer op i milliardklassen, ville svække den finanspolitiske linje, der er blevet lagt, og ville binde vor økonomiske handlefrihed i årene fremover, som der også bliver gjort rede for i redegørelsen, mens man ved den beslutning, der er taget, bevarer denne handlefrihed.

Så skal jeg blot sige til hr. Ib Nørlund, hvis vi endnu en gang skal veksle ord i spørgsmålet om EF-licitationerne, at de tre virksomheder, der har været aktuelle i den forbindelse, altså spørgsmålet om, hvorvidt aftalerne kunne opretholdes i henseende til kravet om EF-licitationer, er Aalborg Portland Cement, Stålvalseværket i Frederiksværk og Hasle Granit på Bornholm. I konsekvens af den beslutning, der er truffet, er der jo naturligvis ikke andre, der er aktuelle i denne sammenhæng.

Så skal jeg i øvrigt på regeringens vegne afvise de af hr. Langsted, hr. Glensgård og hr. Alfred Hansen foreslåede dagsordener.

Langsted (CD):

Det bliver kun for en kort bemærkning; ministeren svarede jo ikke på ret meget af det, vi har stillet spørgsmål om, og det var vel nok heller ikke at forvente.

Spørgsmålet om takstpolitik kan jeg ikke indlade mig i diskussion med ministeren om her; dels vil det nok føre for vidt, dels tror jeg ikke, ministeren er blevet sat tilstrækkeligt ind i forholdene.

Hvad angår færgerne, har jeg lige et spørgsmål til. Ministeren siger, der kommer tre færger, men er det ikke tre jernbanefærger, således at der ikke bliver frigjort flere til biltrafikken?

Endelig skal jeg blot sige, at vi nok heller ikke bliver enige med hensyn til, hvad der er finanspolitik, og hvad der ikke er finanspolitik.

Knud Damgaard (S):

Jeg skal blot på socialdemokraternes vegne afvise det forslag til motiveret dagsorden, som er fremsat af hr. Alfred Hansen.

Glensgård (FP):

Hr. Ole Henriksen spurgte mig, om vores dagsorden betød, at vi ville acceptere, at der kunne bygges en bro for oliesheikmidler eller lignende. Det kan jeg bekræfte for hr. Ole Henriksen; det er korrekt, det betyder vores dagsorden.

Hr. Niels Helveg Petersen sagde, at det var noget vrøvl at tale om private midler og offentlige midler, for det endte med, at brugerne alligevel skulle betale det hele.

Det er vi ikke enige med det radikale venstre i. Det er jo således, at staten har store finansieringsbyrder på grund af en lang række andre aktiviteter, og en forøgelse af statens lånebyrde med den del, som en Storebæltsbro ville medføre, ville efter vores opfattelse for det første betyde, at vi ville få sværere ved at optage lån i udlandet, og for det andet, at renteniveauet som helhed ville få et pres opad med hensyn til de udenlandske lån. Det ville igen betyde, at erhvervslivet som sådant ville blive belastet af en lånoptagning til bygning af en Storebæltsbro.

Så var hr. Brusvang inde på, at forretningsordenen forbød ham at betegne mine udtalelser. Det er sikkert rigtigt, men et andet medlem af dette ting var så snedig, at han ikke direkte selv fremkom med nogen udtalelser, men bare citerede et andet medlems, på samme måde kunne hr. Brusvang nok bare have citeret sig selv, så ville han have været ude over det problem.

Men jeg mener ikke, at jeg erindrer forkert fra den pågældende TV-udsendelse. Nu vil hr. Brusvang komme bagefter og sige: ja men det, vi sagde, var, at de økonomiske konsekvensberegninger er en byrde, der påhviler regeringen. Nej, det sagde hr. Brusvang ikke. På et spørgsmål fra Ole Thisted om, hvorfra CD ville skaffe midlerne til at finansiere alle de udgiftkrævende forslag, som CD havde fremsat, sagde hr. Brusvang: det er ikke vores problem, det er regeringens. Så kan man ikke bagefter komme og sige: ja men det var EDB-beregningerne, vi havde tænkt regeringen skulle foretage. Det var et spørgsmål om, hvem der skulle skaffe midlerne. Jeg ved godt, at hr. Brusvang bagefter fortrød denne udtalelse. Det ville jeg også have gjort, hvis jeg var kommet med så dum en udtalelse, men derfor skal man alligevel ikke løbe fra en udtalelse, man rent faktisk har fremsat.

Men hr. Brusvang kan selvfølgelig allerede i dag bede folketingets formand om i morgen

[Glensgård]

at få lov til uden for forretningsordenen at fremsætte en ny erklæring. Det vil jeg bede formanden om bare at acceptere, for vi er alligevel ikke inde i morgen, så der sker ikke noget ved, at hr. Brusvang kommer med en ny erklæring, som egentlig ikke har noget egentligt formål.

Det, det drejer sig om, er, at CD fra denne talerstol – i øvrigt i strid med forretningsordenen efter vores opfattelse – fremlagde en erklæring, hvor man sagde: vi hjælper regeringen igennem med dens finanspolitik. Men det er jo ganske givet, at netop udskydelse af en Storebæltsbro indgår i regeringens finanspolitik.

Jeg forstår godt, hr. Alfred Hansen trænger til genoprejsning efter det lille flipnummer, man havde med venstresocialisterne og de andre med den pressekonference, man holdt om jordspørgsmålet, hvor man tabte nogle borgerlige vælgere, fordi de sagde: det er alligevel for groft, og at man derfor vil prøve at finde noget nyt. Jeg kan godt se, at der er noget nyt her for retsforbundet: nu må de markere, at de er imod atomkraft. Der findes en masse borgerlige vælgere, som er imod atomkraft, og nu ser retsforbundet en chance for at samle nogle op dér. Retsforbundet burde egentlig, hvis de var realistiske, se i øjnene, at der er vælgere til retsforbundets politik og til retsforbundet. Det er ikke sikkert, der er nok til at kunne klare spærregrænsen, men det er lidt hyklerisk, at man først forsøger at hamre imod atomkraft eller EF og så pludselig begynder at blande atomkraft sammen med en Storebæltsdebat. Nu tror jeg, hr. Alfred Hansen skal passe på, at han ikke går for vidt, for de borgerlige vælgere, der er imod atomkraft, kan godt gennemskue den dér, den er et nummer for smart.

Vi kan sige vedrørende de fremsatte dagsordensforslag, at vi stemmer imod den af hr. Langsted foreslåede dagsorden, og at vi stemmer imod den af hr. Alfred Hansen foreslåede dagsorden.

Med formandens tilladelse må jeg måske bruge et halvt minut – så skal jeg ikke tage mere i dag – på en kort bemærkning til hr. Jes Schmidt. Hr. Jes Schmidt sagde, at vi havde ikke fundet vores egne ben i forbindelse med grænselandsproblematikken. Det er jeg uenig med hr. Jes Schmidt i; vi har en meget konsekvent holdning. Men hr. Jes

Schmidt bad os også om at tage en anden holding til frilageret i Padborg, fordi det virkelig var til gavn for erhvervslivet i Padborg. Jeg kan sige til hr. Jes Schmidt, at når frilageret i Padborg ikke er gennemført, skyldes det ene og alene én ting, nemlig at centrumdemokraterne manglede, da fremskridtspartiet tilbød daværende skatte- og afgiftsminister Jens Kampmann at gennemføre et frilager i Padborg sammen med socialdemokratiet som de eneste to partier.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg har tidligere meddelt, at mit parti vil stemme imod den af hr. Langsted og den af hr. Glensgård foreslåede dagsorden, og jeg skal blot for en ordens skyld sige, at vi naturligvis også vil stemme imod den af hr. Alfred Hansen foreslåede dagsorden.

Ib Nørlund (DKP):

I ministerens svar var der faktisk noget, der lignede en oplysning, og derfor vil jeg gerne takke for det denne gang. Men jeg vil godt lige have det præciseret lidt. Betyder det, ministeren sagde med henvisning til de tre selskaber, at man har tøvet så længe, at de industrielle arbejder i forbindelse med broen allerede er underkastet EF-licitation?

Niels Helveg Petersen (RV):

Jeg skal afstå fra at optage en diskussion med hr. Glensgård om, hvad der udgør et samfunds totale kreditværdighed; det synes jeg vi har været igennem så mange gange, at der ikke er grund til at gå over det én gang til.

Hr. Brusvang var på talerstolen for at sige, at CDs garanti over for regeringen gjaldt finansloven i sin helhed. Deraf må man kunne slutte, at CDs garanti ikke gælder over for ændringsforslag til finansloven, og det er jo faktisk det, der er nogen politisk interesse om. Det er ændringsforslagene, der er interessante, men selvfølgelig ikke gennemførelse af finanslovsforslaget i sin helhed, som til enhver tid ville være sikret et overvældende flertal her i salen. Hvis hr. Brusvang skulle være i tvivl, kan jeg hermed meddele, at det radikale venstre selvfølgelig også, som vi altid har gjort det, vil stemme for finanslovsforslaget ved tredje behandling. Det er ikke noget politisk problem, det er derimod ændringsforslag til finansloven. Nu forstår jeg

[Niels Helveg Petersen]

på det, der er sket med CDs dagsorden, at CDs garanti ikke gælder ændringsforslag til finansloven, og det er i hvert fald meget nyttigt at få klaret af.

Til hr. Alfred Hansen kan jeg sige, at vi må afvise den dagsorden. Jeg kunne, hvis jeg havde tiden til det, tror jeg, finde på hundreder af forskellige ting, som efter min mening bør have højere prioritet end indførelse af a-kraft, hundreder af ting, som har lige så lidt at gøre med a-kraft som Storebæltsbroen. Det er en helt besynderlig sammenblanding af begreber, der her finder sted, og jeg vil bede hr. Alfred Hansen om at foretage en lille intellektuel lakmusprøve på sit eget forslag. Hvis han gør det og erstatter fast forbindelse over Store Bælt med næsten et hvilket som helst politisk problem, han kan komme i tanker om, vil han se, at det vil han også give højere prioritet end indførelse af a-kraft. Jeg går ud fra, at denne dagsorden måske er den første af en stribe, som retsforbundet vil stille ved en hvilken som helst diskussion man har her, og hvorom man vil sige, at det har højere prioritet end indførelse af a-kraft. Det er en forplumring af diskussionen uden udbytte.

Jeg vil slutte med at sige, at diskussionen herefter vel har bragt ret lidt nyt for dagen, der har ikke været megen uddybning fra regeringens side hele dagen igennem af, hvad der egentlig er hensigten med Storebæltsprojektet. Næste station i denne diskussion er en drøftelse, når det radikale venstres forslag i løbet af kort tid kommer til behandling, og hvor jeg håber det vil være muligt at samle interessen om det konstruktive i at finde ud af, hvorledes vi udnytter ventetiden bedst muligt. Det er det, diskussionen nu bør dreje sig om.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

På et spørgsmål af hr. Langsted kan jeg bekræfte, at de tre nye færger, der er under bygning, alle tre er færger, der er beregnet på Korsør-Nyborg-overfarten, men det ændrer ikke det, jeg har redegjort for i dag med hensyn til den kapacitet, man har til rådighed de næste fem år for Storebæltsoverfarten.

Til hr. Ib Nørnlund vil jeg sige, at det bestemt ikke er mit indtryk, at man overhovedet har tøvet med noget som helst, indtil der blev truffet en anden beslutning i henseende

til det projekt, vi har drøftet her i dag, og heller ikke i henseende til licitationen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Formanden:

Jeg skal udsætte afstemningerne til tingets næste møde.

Meddelelser fra formanden:

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Fra medlem af folketinget *Erik Holst*, der har orlov på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv, har jeg modtaget meddelelse om, at han fra og med den 25. oktober 1978 atter kan give møde i tinget. Stedfortræderens, *Jørgen Damgaards*, hverv som midlertidigt medlem af folketinget ophører fra nævnte dato at regne.

Medlem af folketinget *Kofoed* har meddelt mig, at han på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv ikke regelmæssigt vil kunne give møde i tinget i mindst 1 måned, hvorfor han anmoder om orlov fra og med den 24. oktober 1978 samt om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Kommunaludvalget har afgivet:

Tillægsbetænkning over forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser om tilskud til amtskommuner og kommuner. (Ændret tilskudsregulering). (Lovforslag nr. L 5).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget til valgs prøvelse har afgivet betretning (vedr. folkeafstemningen den 19. september 1978).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 24. oktober kl. 13.00.

Angående dagsordenen henviste formanden til den i salen opslåede dagsorden.

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge henviste formanden til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 16.55