

[Glensgård.]

således, at de forskellige ordførere skulle meddele, hvor mange forslag der kunne forventes fra de forskellige partier. Da jeg under det forberedende arbejde erfarede, at enkelte medlemmer af venstres gruppe ville fremsætte et forslag, som på mange punkter ville komme til at ligne et fremskridtsforslag, meddelte jeg formanden for folketingets udvalg om offentlige arbejder, at fremskridtspartiet formentlig ville stille ændringsforslag til venstres forslag til folkebeslutning, således at der dermed ikke fremkom selvstændige forslag fra fremskridtspartiet.

Det forslag, som er fremsat af medlemmer i venstres gruppe, tilfredsstiller et meget stort flertal i min gruppe, når man ser på den første del af venstres forslag, nemlig at folketinget opfordrer regeringen til at stille planlægningen af en fast forbindelse over Store Bælt i bero. Men vi har dog taget dette standpunkt ud fra helt andre begrundelser end venstrefolkene. Vi mener, at der findes et tilstrækkeligt baggrundsmateriale til at vurdere en fast forbindelse over Store Bælt, og at det materiale helt klart viser, at der er et behov for en sådan forbindelse. Når vi ønsker at stille den faste forbindelse i bero, skyldes det ene og alene de bemærkninger, jeg fremkom med indledningsvis.

Jeg vil gerne på nuværende tidspunkt spørge forslagsstillerne fra venstre, om der har været overvejelser blandt forslagsstillerne om, at en sådan fast forbindelse eventuelt skulle være en jernbaneforbindelse. Såfremt der har det, vil jeg gerne høre, ud fra hvilke betragtninger sådanne overvejelser er indgået i forslagsstillerens vurdering.

Når forslagsstillerne i bemærkningerne skriver:

„I den forbindelse skal understreges muligheden for rationalisering og dermed ændring af taksterne“, må forslagsstillerne være vildledt i deres tankegang. For det første er Store Bælt en af de få forretninger i statslig regie, der giver overskud, og dernæst er det folketingets finansudvalg, der fastsætter taksterne, hvorved det er folketinget, der bestemmer takstniveauet. Det skal nævnes, at fremskridtspartiet selvfølgelig gerne ser en så rationel drift som muligt, men vi finder, at det trods alt er pebernødder i sagen om en fast forbindelse. På længere sigt er der ikke den

mindste tvivl om, at en fast forbindelse over Store Bælt vil være en god samfundsøkonomisk investering.

Under det kommende udvalgsarbejde vil vi overveje at stille — som jeg sagde indledningsvis — ændringsforslag, hvad angår den sidste del af venstregruppens forslag.

Lader vi derefter blikket glide hen på den nuværende lov, lov nr. 414 af 13. juni 1973, ville jeg egentlig gerne, om vi i samme forbindelse tog lov nr. 415 med i debatten. Dette vil formanden sandsynligvis ikke tilade, men denne lov nr. 415 er underskrevet af samme minister, daværende trafikminister Jens Kampmann, og den eneste forskel, der er på lov nr. 414 og lov nr. 415, er, at samfundsinvesteringen i lov nr. 415 formentlig er 3-4 gange så stor som den investering, vi taler om i dag i forbindelse med Storebæltsproblematikken. Det var blot en sidebemærkning, men lov nr. 415 drejer sig om Saltholm, og den er et betydeligt eksempel på, at vi da havde de glade år, dengang folketinget udelukkende bestod af frådserne.

Den eksisterende lov om en fast forbindelse vil fremskridtspartiet gerne føre ud i livet på et tidspunkt, hvor vi atter har fået styr på vores finanser. Dette skal nævnes her, således at jeg forhåbentlig ikke bliver citeret for, at fremskridtspartiet ikke vil stå ved sit valgprogram, som siger, at der hurtigst muligt skal bygges en fast forbindelse over Store Bælt. Som jeg allerede tidligere har sagt, har frådserpartierne forhindret, at det kan ske inden for de nærmeste år. Der er dog en mulighed for, at vi kan få den faste forbindelse hurtigere, men det skal jeg vende tilbage til på et senere tidspunkt.

Udformningen af loven fra 1973 tiltaler de fleste fremskridtsfolk, når man ser på den i store træk. Derfor vil jeg allerede på nuværende tidspunkt bede ministeren forberede sine embedsmænd på et spørgsmål om anlægsomkostningerne i forbindelse med en kombineret tog- og biltunnel.

Under udvalgsarbejdet blev det drøftet, om nogle af de svorne socialister, og det vil i denne forbindelse sige dem, der ønsker en biltogsløsning, ville fremkomme med forslag i denne retning. Jeg skal blot for ikke at skuffe dem, der har sådanne overvejelser, meddele, at vi også i mit parti har en enkelt eller måske to, der kan støtte et sådant forslag. Men der er en forskel. Vore medlemmer