

[Glensgård.]

vil støtte et sådant forslag, fordi det er mindre belastende for statsøkonomien end forslaget om den kombinerede forbindelse; det er altså ikke, som måske enkelte socialister havde håbet, udtryk for en vis afbøjning.

Skulle man gå ind i det reelle indhold i forslaget om en biltogsløsning som fremsat af de radikale og de kristelige, er der forskellige forhold, som nærmere bør belyses.

For det første vil jeg gerne sige, at der jo ikke dermed ligger nogen begrænsning i retning af, at vi skal køre udelukkende pr. tog. Men i forbindelse med den oprindelige biltogsløsning, hvor vi altså taler om en ikke-kombineret forbindelse, vil jeg stille mig meget tvivlende over for de beregninger, der er foretaget med hensyn til tiderne for ind- og udkørsel af disse giganttog.

For det andet vil jeg være meget foruroligt ved tanken om de konsekvenser, det vil få, såfremt der skulle ske et uheld på den ene banestrækning, idet blot mindre uheld vil medføre kaos, når toget skal køre både øst-vest og vest-øst på samme spor.

For det tredje: disse opmarchbåse på Sjælland og Fyn vil blive uhyggelige anlægs-komplekser.

For det fjerde vil en kombineret forbindelse allerede ved århundredskiftet medføre kapacitetsproblemer, således at vi senest i år 2010 atter skal tage stilling til anlæg af en ny Storebæltsforbindelse.

For det femte — og det er værst — vil en biltogsløsning være en fortsættelse af monopolet for DSB på Store Bælt, hvilket vil være en katastrofe for dansk erhvervsliv. DSB vil blive styrket i sin monopolstilling, og det vil medføre, at den toldgrænse, vi i dag har gående nord-syd gennem Store Bælt, ikke vil forsvinde, og det vil igen, som jeg nævnte, skade udviklingen i dansk erhvervsliv.

Jeg vil på det kraftigste advare imod, at en sådan løsning overhovedet kommer til at indgå i de drøftelser, vi skal have af hele Storebæltsproblematikken.

Fremskridtspartiet håber, at en driftig erhvervsmand eller en koncern vil investere i bygningen af en Storebæltsforbindelse, således at statsøkonomien ikke bliver berørt på nogen måde. Skulle det lykkelige ske, at en sådan løsning er mulig — hvad der er noget der tyder på — vil et sådant

forslag blive hilst med begejstring fra vores side.

I 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne var sådanne forslag fremme, men dengang var politikerne stærke i deres egen tro på, at staten var den bedste til at stå for et sådant byggeri. Jeg håber, de nuværende politikere vil være af den opfattelse, at en privatiseringsproces er nødvendig, i særdeleshed med de økonomiske forhold, der hersker i vort land, som vel nok er på vej til at komme ind under en økonomisk administration af vore kreditorer.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om han er i besiddelse af viden om, at der fra firmaer eller enkeltpersoner måtte være interesse i en sådan investering. Jeg vil også gerne bede ministeren om at få de eventuelle oplysninger, der måtte foreligge for de seneste årtier desangående.

Ser man derefter på det økonomiske aspekt omkring de projekter, vi kender i dag, vil jeg gerne høre ministeren, om der er indhentet forhåndsoplysninger om lånebetingelser for et udlånsspecielt beregnet til et sådant projekt.

Da vi forleden dag diskuterede et andet forbindelsesprojekt, nemlig HH-forbindelsen, blev jeg af forslagsstilleren beskyldt for at have holdt en radikal ordførertale, hvilket selvfølgelig på ingen måde ligger mig nær, hvorfor jeg har fundet det rigtigst at præcisere, hvordan min folketingsgruppe vil stille sig til problemerne på nuværende tidspunkt omkring Storebæltsforbindelsen. For det første: hele gruppen ønsker hurtigst muligt at få en forbindelse over Store Bælt igangsat. Ca. 85 pct. mener dog, at gammel-partierne med deres ødselhed og forgriben sig på skatteydermidler har forhindret, at igangsættelsen af bygningen kan ske i de nærmeste år. En mindre del af gruppen er dog af den opfattelse, at selv om forligsmagerne ikke kan forvalte statsmidler på en tilfredsstillende måde, er det en nødvendighed set ud fra et samfundspolitisk synspunkt, at denne forbindelse hurtigt igangsættes. Skulle det ulykkelige ske, at der dannes et flertal for at forkaste forslaget til folketingsbeslutning fra venstremedlemmerne, vil det flertal i min gruppe, som har tilkendegivet ikke at ville igangsætte byggeriet, dog ikke afholde sig fra at være medbestemmende om udformningen af forbindel-