

[Niels Helveg Petersen]

fysiske investeringer. Det er ikke nogen tilfredsstillende situation set fra folketingets synspunkt, men det er altså den situation, der faktisk foreligger.

Jeg synes, ministerens afslutning på Storebæltsafsnittet var vel dramatisk, for jeg kan ikke indse, at ministeren har noget forstærket grundlag for Store Bælt efter debatten i dag. Hvis jeg kan tælle, er der snarere sket det, at det tredjestørste parti er stået af Storebæltsprojektet, og det er den mest interessante udvikling, denne debat har vist; der er i hvert fald ikke grundlag for her at tale om noget forstærket grundlag bag beslutningen.

Det har regeringen sådan set heller ikke ønsket; regeringen har tilrettelagt denne debat om investeringsredegørelsen på en sådan måde, at folketinget ikke får lejlighed til at udtale sig og få talt stemmerne for det ene og for det andet, og dermed er der altså intet grundlag for den, synes jeg, vel dramatiske konstatering til sidst.

Jeg har netop bemærket, at finansministeren utrættelig har gentaget, at med hensyn til Store Bælt var situationen den, at regeringen havde et grundlag i en vedtaget lov, og skulle der træffes nogen anden beslutning, måtte det kræve, at der manifesterede sig et flertal her i folketinget imod den engang vedtagne beslutning. Kun dette korrektiv til ministeren: det grundlag, regeringen har for sin beslutning om Store Bælt, er den lov, der er vedtaget, og så selvfølgelig også den tilkendegivelse af holdninger, der er kommet til udtryk her i dag, men netop ikke nogen forstærket beslutning.

#### Wilhelm (VS):

Hr. Langsted sagde, at han troede, sikkerheden ved a-kraften var nogenlunde den samme som risikoen for, at loftet her faldt ned. Risikoen for det store uheld ved et a-kraftværk er ifølge Rasmussen, Jan Beyea og Risø – og dér er de dog enige – 1 promille over en 30 års periode. Det tror jeg trods alt er større end risikoen for, at loftet falder ned. Men selv om hr. Langsted havde ret, og selv om risikoen var den samme, tror jeg faktisk, at den københavnske befolkning finder ulykken mere overskuelig, hvis loftet falder ned over denne her forsamling, end hvis Bar-sebäck ryger i luften.

Til hr. Erling Olsen vil jeg gerne sige, at han ikke behøver at belære mig om, at der dels er en totalramme i hans verdensbillede, dels en offentlig ramme, men det var nu altså ikke det, det drejede sig om, for det var den offentlige ramme, vi diskuterede, da hr. Erling Olsen sagde, at de internationale konjunkturer gør rammerne en anelse snævrere, og det er den offentlige ramme, der diskuteres, når finansministeren korrekt siger det stik modsatte i sin fremsættelse.

I øvrigt forstod jeg, at finansministeren var lidt rystet over, at jeg på et enkelt punkt havde sagt, at regeringen havde bevæget sig i den rigtige retning. Jeg håber ikke, det giver varige psykiske mén; jeg skal nok være mere forsigtig en anden gang, og jeg skal allerede nu forsøge at råde bod på det ved at nævne nogle andre ting, jeg ikke nåede før.

Nu siger finansministeren, at regeringen ikke accepterer en arbejdsløshed på 200.000 – ja, så ved jeg jeg ikke, hvad man skal kalde det. Regeringen viser i alle sine prognoser og nu i investeringsplanredegørelsen, at der er udsigt til en langvarig arbejdsløshed på ca. 200.000, og man stiller ikke noget op, der formindsker denne arbejdsløshed. Den socialdemokratiske ordfører siger, at man vil gøre noget for at holde status quo, og det roser han sig af, det roser han regeringen for, idet han siger, det viser, hvilken vægt regeringen lægger på beskæftigelsen, at man vil beholde disse 200.000 arbejdsløse. Hvis ikke det er at acceptere en arbejdsløshed på 200.000, så er det en strid om ord og intet andet.

Til de områder, som jeg ikke finder grund til at rose regeringen for, og som i øvrigt er de eneste områder, hvor regeringen kan støtte sig på partiet venstre, det er meget interessant – ja, undtaget selvfølgelig trafikforbindelsen. Vi mener, det burde være en tunnel-lavbro, hvis der skal være en fast forbindelse, en tunnel-lavbro, som koster under det halve, ifølge de oplysninger som vi har fået, som kun medtager person- og godstog, og som derfor meget kraftigt favoriserer den kollektive trafik. Det ville være en trafikpolitik på de lange strækninger Øst-Vestdanmark, som svarer til det, trafikministeren sagde for et par år siden i den trafikpolitiske redegørelse, nemlig at man ville favorisere den kollektive trafik. Det er dette, man nu står for, ikke?

Blandt de øvrige områder, jeg ikke kunne nå før – jeg kan ikke komme ind på nedskæ-