

[Alfred Hansen]

som tilkendegav, at vi ønskede den bygget med det samme, og denne holdning i gruppen er stadig til stede.

Jeg vil slutte med at spørge trafikministeren, om det er rigtigt, når jeg har forstået det sådan, at regeringen fortsat prioriterer bygningen af Storebæltsbroen som punkt 1 på de store offentlige investeringer. Vi ved, at den tidligere socialdemokratiske regering havde en investeringsplan, der gik ud på 1) Storebæltsbroen, 2) naturgas, 3) elektrificering af statsbanerne. Nu har vi i dag fået en klar tilkendegivelse om, at man hurtigt ønsker statsbanerne klaret, og derfor skal jeg spørge: hvor højt prioriterer regeringen Storebæltsbroen nu? Vi ved, den er udskudt til en uvis fremtid, og det kan være, at effekten af denne udskydelse er den samme som den, fremskridtspartiet tilstræber. Det er der visse ting der kunne tyde på. Men jeg vil gerne have en tilkendegivelse fra ministeren på dette område.

Glistrup (FP):

Når fatter går på kro, bliver der ikke penge til, at mutter kan få en symaskine. Så enkel er konklusionen af de hundredvis af spalter i Folketingstidende, der er optaget af den hidtidige Storebæltsdebat. Det er slut, det er historie, det er fuldstændig aldeles afklaret, hvor vi er henne, og med denne behandling i dag indleder vi et nyt kapitel, hvor vi går ind på: hvad skal der ske i fremtiden? For det er helt åbenbart, at med de overflødige frådserier med skatteydernes penge, som har fundet sted specielt gennem de sidste 20 år, er der hverken i almindelig skatteudskrivning eller i lånoptagelse noget som helst finansielt grundlag for, at den danske stat kan bygge en Storebæltsbro. Efter mange års kamp herinde for at få ørenlyd for det synspunkt sejrede altså denne fremskridtsoptagelse i august-september-oktober, og så var det kapitel afsluttet.

Men fremskridtspartiet ligger altså også i tæten, når vi nu kommer ind i den nye afdeling. I den nye afdeling er der, som det allerede af disse tvøvede indlæg fra ordførerne i dag er fremgået, tre spørgsmål, vi skal tage stilling til, nemlig: hvem skal bygge den faste forbindelse over Store Bælt? Hvornår skal det ske? Og hvordan skal det ske?

Det var navnlig hr. Niels Helveg Petersen, som beskæftigede sig med, hvem der skulle

bygge Storebæltsbroen. Jeg må da rose hr. Niels Helveg Petersen for, at et stykke vej havde han forstået de samfundsøkonomiske sammenhænge, nemlig at man bygger ikke Storebæltsbro med penge, man bygger Storebæltsbro med ressourcer, med mandtimer, med råstoffer osv. Men det er ikke ligegyldigt, hvem der sidder og styrer disse mandtimer og disse råstoffer. Hvis det er et folketing, der har vist sig nølende og tøvede, har skiftet med, om man vil gøre det ene eller det andet, har svinget og svajet frem og tilbage og ganske tydeligt ikke har nogen som helst ansvarlighed over for andre folks penge, som man administrerer, så kommer det til at opsluge langt, langt flere ressourcer, at få et dårligere resultat, end hvis det er et privat firma, hvor den private økonomis love hersker.

Derfor har hr. Niels Helveg Petersen fuldstændig uret, når han konkluderer, at det er ligegyldigt, hvem der bygger broen. Der er ikke nogen tvivl om, at en privat, seriøs bygherre vil kunne gøre det meget bedre med et meget mindre ressourceforbrug, end staten vil kunne. Hvis det så skulle gå galt, er det den pågældende bygherre, der må affinde sig med, at han altså ikke nåede mere end $\frac{3}{4}$ af brofagene. De står så derude i Store Bælt, og det skader ikke skatteyderne. Men hvis det går galt for staten og vi får en statsbankerot undervejs, mens staten er i gang med at bygge, er det noget, som yderligere skal øge den første prioritet, vi i tilfælde af statsbankerotten i 1983 skal sætte, som vi gjorde det ved statsbankerotten i 1813. Derfor er det i allerhøjeste grad ikke ligegyldigt, hvem der skal undgælde for de fejl, der sker.

Derfor er det væsentligt, om vi kunne få nogle private til at bygge. Det må være svaret på spørgsmål 1, og det beder hr. Grove så om at vi fremsætter et lovforslag om. Men man fremsætter ikke et lovforslag om, at private skal bygge; det er noget, private selv finder ud af. Hvis private vil lave et folkeaktieselskab, eller hvad private vil gøre, må det være de private, der tager initiativet. Det er ikke os herinde, der skal være barnepiger for de private, og derfor har hr. Grove aldeles uret i sin kritik.

Selvfølgelig ved vi da godt, at så længe vi har en socialistisk regering, får vi ikke en privatbygget Storebæltsbro, og derfor må vi simpelt hen se i øjnene, at så længe vi har