

Bilgrav-Nielsen (RV):

Der er jo nogle, der mener, det er en gammel travet, vi nu har taget hul på, og det kan vel nok være rigtigt på sin vis, men det er alligevel sådan, at hver gang vi åbner debatten på ny, så er der alligevel nye ting, som kommer til at spille ind.

En af de nye ting, der denne gang gør sig gældende, er det interessante — det er måske oven i købet en historisk begivenhed — at vi her har et regeringsforslag til første behandling, som regeringen ikke står samlet bag. Det er i hvert fald, så vidt jeg ved, noget ret nyt. Jeg vil gerne begrunde, hvorfor jeg har den opfattelse. Den baserer sig på, at finansministeren til Jyllands-Posten den 21. oktober udtaler, at det er hans opfattelse, at hvis vi underskriver de aftaler, der her er til behandling, så vil det gå ud over andre nødvendige investeringer. Læser man videre i samtalen med finansministeren, er man ikke i tvivl om, at finansministeren anbefaler, at man skal stemme imod.

Der er også andre nye ting, som er dukket op, siden vi sidst var samlet om denne diskussion. Den tidligere trafikminister, hr. Kampmann, som var den første, der indgik disse aftaler med sin svenske kollega, har på det sidste villet nyfortolke den aftale, som han selv har været med til at formulere. Det er, som om der nu er plads for at foretage en prioritering af de enkelte anlæg inden for aftalen, selv om aftalen udtrykkelig fastslår, at i 1985 skal vi være færdige med de anlæg, som er nævnt ved navn i aftalen. At den svenske trafikminister til dette har sagt, at det intet har på sig, at der ingen muligheder er, at man må tage det eller lade det ligge, som det ser ud i aftalen, ja, det viser jo, at der er en forskellig opfattelse af, hvordan aftalerne skal fortolkes, hos den tidligere danske trafikminister og den nuværende svenske trafikminister. Jeg vil i hvert fald mene, at hvis man underskriver en aftale, så står man ved aftalens indhold, og hvis vi undertegner aftalen, som den er formuleret nu, så betyder det, at vi forpligter os til at gennemføre de ting, der er omtalt i den, og det er jo de projekter, som har været nævnt: lufthavnen, KM-forbindelsen, HH-forbindelsen, og vi skal samtidig, når disse anlæg er færdige, være færdige med den faste forbindelse over Store Bælt.

Man kan diskutere tallene. Det er måske

mindre væsentligt, de er under alle omstændigheder så store, at det er yderst problematisk økonomisk set, om det overhovedet er forsvarligt. Der er altså noget nyt, selv om hovedtemaet er det samme.

Den radikale gruppes målsætning i diskussionen om de store trafik anlæg har fra første begyndelse været — og når vi taler om disse anlæg her, så var det jo 1969, der var startåret for de egentlige diskussioner her i folketinget — at vi fik skabt fuldstændig klarhed, så langt det er muligt, for, hvad det er, vi går i gang med. Vi har stillet en række spørgsmål til trafikministeren og fået besvarelser frem, men stadig væk må vi sige, at de egentlige, relevante undersøgelser stadig ikke er foretaget.

Vi kan så diskutere, om det er en opfattelse, det er rimeligt at have eller ej, men den opfattelse støttes vi i hvert fald i af folk, der betegnes som trafikøkonomer, trafikplanlæggere, byplanlæggere og andre, som har det som specialopgave at beskæftige sig med den slags ting.

Jeg vil da gerne igen, som jeg gjorde det under den debat, vi havde i marts i år, nævne, at det må vel betyde noget, når formanden for trafikkommissionen udtaler sig i samme retning, som vi gør, og siger, at det ikke er rimeligt at beslutte sig endeligt på et så spinkelt grundlag, som der her er tale om. At man så i regeringen har besluttet at nedlægge denne kommission, det er måske en lidt interessant ting. Det er måske en parallel til det økonomiske råd, hvor man også mener der skal ske ændringer. Her skal økonomiministeren til at være formand. Jeg håber ikke, det hænger sådan sammen, at de eksperter, der udtaler sig kritisk over for regeringen, forsøger man ligesom at få gjort lidt mindre indflydelsesrige. I hvert fald er det indlysende, at der er ting her, som er ganske uafklarede.

Da vi mangler konkrete oplysninger, har vi måttet holde os til formodninger et langt stykke af vejen. Et af de synspunkter, som vi gjorde gældende under behandlingen af vores forslag om en nyvurdering i marts måned, var netop, at der forelå uafklarede spørgsmål. Vi gjorde dengang gældende, at miljøproblemerne var ét spørgsmål, at selve det økonomiske i at drive en lufthavnsvirksomhed var et andet, men at energisituationen var et nyt problem, som man var nødt til at