

[Wihjelm]

sig de muligheder, der ville ligge i at gennemføre nogle af disse ting.

Så har broen været inde i billedet, og der ligger et par dagsordensforslag herom. Jeg mener, at forudsætningerne for den bro er helt forkerte. Lad os f. eks. tage den gode rentabilitet, man påstår i investeringsplanredegørelsen. Nu henviste trafikministeren selv til den gennemgang heraf, der havde været i PØ-udvalget. Men dér har gennemgangen jo vist, at over halvdelen af den påståede gode rentabilitet stammer fra en fuldstændig vilkårlig opgørelse af tidsbesparelsen ved at komme hurtigere over Bæltet. Man regner med nulforrentning af anlægslånene. Det er også en baggrund for den gode rentabilitet. Man regner med en urealistisk trafikprognose. Ministeren var heroppe at sige, at den er der korrigeret for. Det er ikke rigtigt. Det er i de seneste tal påvist, at trafikprognoserne, som vi kender dem i dag, er lavere end det laveste alternativ, der er brugt i investeringsplanredegørelsen. Det er der altså ikke korrigeret for, up to date i hvert fald.

Det var den økonomiske side, de fejle økonomiske forudsætninger. Hvad vi finder væsentligere, er den virkning, det vil have for den kollektive trafik. Det er klart og tydeligt i dag, at det her vil handicappe den kollektive trafik. Vi må se det DSB-notat. Men selv uden at have set det ved vi, at det, der er kommet frem, klart og tydeligt viser, at enten vil den kollektive trafik ved den broforbindelse blive voldsomt handicappet, eller også skal der laves en skæv fordeling i taksterne, som gør, at biltrafikken, den private trafik, sandsynligvis bliver dyrere, end den er i dag med færgefarten. Det er en anden fejl forudsætning, for det har man ikke fortalt folk i forvejen.

Så er der problemerne med højbroen, som slet ikke er inde endnu, og hvor det er en teknisk kendsgerning, at der 30 dage om året ingen forbindelse er over Bæltet, og hvor man så siger: det problem, det løser vi til den tid. Højbroen bliver jo ikke bygget før omkring 1981, og så løser vi det problem ved et eller andet overhæng eller noget i den retning. Ja men vi kender ikke løsningen på det i dag. Det ligger ikke klart. Det er derimod accepteret fra alle sider, at der er ca. 30 dage om året, hvor der af klimatiske grunde ingen broforbindelse er. Og alligevel vil man i gang.

Så er der miljøproblemerne, konsekvenserne for hele Østersøen, som hr. Kofoed var inde på forleden dag. De er heller ikke gennemundersøgt. Det fremgik jo tydeligt af ministerens svar forleden aften – hvor det ikke interesserede nogen, fordi det var for sent – at det, ministeren svarede på, var noget helt andet end det, hr. Kofoed spurgte om. Da hr. Kofoed spurgte om saltindholdet, så svarede ministeren på iltindholdet, og så fremdeles.

Så er der den fysiske planlægning, lands- og regionplanlægningen, hvor man kører på forudsætninger, der svarer til det, man troede om Langelandsforbindelsen, og hvor disse forudsætninger har vist sig at være diametralt forkerte. Det er heller ikke undersøgt.

Derfor vil jeg om SFs dagsordensforslag sige: det er sagligt enormt velmotiveret. Disse ting burde undersøges. Vi ønsker at stemme for dette dagsordensforslag, og vi vil af den grund, fordi vi finder det rigtigere, undlade at stemme for hr. Christophersens forslag. Vi synes ikke, at det er nogen særlig smart politisk aktion, da alle og enhver ved, at hvis SFs forslag stod alene i dag, ville det blive stemt ned, det ville blive taget til indtægt for en styrkelse, en cementering, af trafikministerens ønsker. Det kan ingen være tjent med, så meget mindre som alle i dag ved, at hvis den socialdemokratiske gruppe fik lov at stemme frit, så var der flertal, ikke bare for en udsættelse og for en vurdering, men for stop for den Storebæltsbro.

Til allersidst: dette ting skulle efter planen ikke mødes før til oktober, men vi har et gammelt hængeparti. Det hedder Nordsøgasen, og det hedder forhandlingerne mellem Dansk Olie & Naturgas og DUC. Jeg vil gerne have at vide af regeringen, hvordan man planlægger at folketinget skal komme ind i den afgørelse.

Vi havde i februar, hr. finansminister, et samråd i det politisk-økonomiske udvalg, hvor det spørgsmål blev drøftet, og hvor økonomiministeren lovede, at undergrundsudvalget ville blive nedsat som støtteudvalg for handelsministeren i forhandlingerne mellem DONG og DUC. Økonomiministeren er her ikke i dag, ikke i samme person i hvert fald, men han er her i finansministerens person, og den person var også til stede i det samråd. Det blev lovet, at undergrundsudvalget ville blive nedsat som støtteudvalg i de