

[Hahn]

ensbetydende med, at København vil komme til at stå i skyggen af f.eks. Hamburg.

Jeg vil til slut for at berolige hr. Tommy Dinesen og andre, der har været medvirkende til at påtvinge Sønderjylland en saltvandsø, sige, at færgerne jo ikke bliver helt overflødige. Nu har man hjulpet fuglene derovre; man kunne måske også hjælpe mågerne ved at lade et par færger sejle frem og tilbage ved siden af Storebæltsbroen og kaste brød ud til mågerne.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er velgørende at opleve, at hr. Hahn har humoristisk sans. Det er der sandelig brug for, navnlig i hr. Hahns situation, for det er jo så rigtigt, som han beskrev det: regeringen vidste, hvad den gjorde, da den udnævnte en CDer til trafikminister. Jeg skal undlade at konkludere videre. Navnlig når man læser afsnit 12 i redegørelsen, kunne man jo nok forestille sig, at en og anden, måske netop en CDer, burde overveje, om det nu var så godt med denne placering. Men det må andre afgøre, det må eftertiden afgøre.

Ministeren har i dag skrevet en artikel i Berlingske Tidende, som for så vidt er interessant, som den fremdrager nogle lange og fyldige citater af et menneske, som jeg forestår i hvert fald ministeren sætter umådelig megen pris på, og det må også andre gøre, for det var en stor venstremand, denne Niels Neergaard, det var en meget stor venstremand. Det, der er det pudsige ved artiklen, er, at den nuværende trafikminister anmoder os om at acceptere denne store venstremands visioner om, at man, ikke mindst når det ser lidt sort ud, kan have brug for at bygge store projekter. Dette være hermed afleveret som ministerens venlige hilsen, eller hvad man nu vil kalde det, til Niels Neergaards efterkommere. Der er ingen tvivl om, at afsnit 12 i ministerens redegørelse, som ikke er i overensstemmelse med det, hr. Hahn beskrev som CDs holdning til Storebæltsbroen, må være skrevet af en anden end trafikministeren. Jeg forestiller mig, at det kan være Niels Neergaards efterkommere, der har skrevet dette afsnit. Ikke mindst efter at jeg har hørt hr. Svend Erik Hovmand, tror jeg, at det forholder sig sådan.

Det pudsige i ministerens redegørelse, det særegne, det opsigtsvækkende, om man vil,

er, at vi nok aldrig nogen sinde har fået en redegørelse, der så utvetydigt lovsynger et trafikprojekt, som tilfældet er i redegørelsens 10 afsnit. I det 11. afsnit foretages der en konkludering; heri siger ministeren, at teknologisk, erhvervsmæssigt, kulturelt, ja moralsk og økonomisk er dette et fantastisk projekt for Danmark at gå i gang med. Man må forstå, at ministeren mener, at dette er projektet, som giver Danmark en helt ny status. Derfor undrer man sig, når man kommer til afsnit 12, hvori ministeren kort og klart siger: al den lykke har vi ikke råd til.

Jeg synes, det havde været klogt, om ministeren havde bragt redegørelsens indledende afsnit, præmisserne, i overensstemmelse med konklusionen. Men det har altså ikke været muligt, og heri ligger nok den klareste angivelse af, hvordan situationen egentlig er i regeringen vedrørende denne sag.

Det forholder sig sådan, at vi i det radikale venstre har drøftet dette meget indgående. I anledning af hr. Dohrmanns bemærkninger om at stille medlemmerne frit kan jeg sige, at det har vi såmænd gjort, og alle har sagt: vi skal ikke have den faste forbindelse, i hvert fald ikke nu. Det, der er vores hovedargument imod at gå i gang med en fast forbindelse nu, ligger i rapporten. I hovedsagen ligger det i, at de mål, de forestillinger, folketinget gjorde sig først i 1970'erne, navnlig i rapporten fra 1972, om, hvilken fantastisk udvikling der ville komme i øst-vest-trafikken, slet, slet ikke nås. Den nye rapport siger således, at personbiltrafikken dengang blev vurderet 70 pct. for højt, at lastbiltrafikken blev vurderet 40 pct. for højt – mellem 30 og 50 pct., siger man. Jeg er overbevist om, at hvis folketinget havde kendt denne baggrund i 1973, havde der ikke været flertal for at gå ind for broloven.

For det andet vil det betyde, dersom man går i gang med at bygge en fast forbindelse på dette nye, stærkt reducerede trafikgrundlag, at man i højere grad, end man før havde regnet med, trækker trafikken ned over denne faste forbindelse, altså centraliserer, som hr. Svend Erik Hovmand var inde på. Det hænger ikke sammen med talen om, at man vil knytte landsdelene stærkere sammen. Det, man gør ved at centralisere trafikken på en enkelt overfart – måske suppleret med en enkelt udvandet færgeoverfart – er, at man reducerer samkvemmet, formindsker fordele-