

[Ministeren for offentlige arbejder]

dagens gerning, og det vil vi blive ved med. Så må hr. Dohrmann og hr. Bilgrav-Nielsen gerne afgive løfterne.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg skal bede hr. Bilgrav-Nielsen om ikke at drage forhastede konklusioner om den socialdemokratiske gruppes holdning. Det skal hr. Bilgrav-Nielsen lade være med, for det har hr. Bilgrav-Nielsen ingen kompetence til, bestemt ikke. Det skal vi nok selv klare, og det har vi klaret. Det er der ingen tvivl om. Man kan klandre hinanden for forskellige ting, men man kan aldrig nogen sinde tillade sig at klandre hinanden for motiverne. Det er det, hr. Bilgrav-Nielsen gør nu.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hovsa, kunne man fristes til at sige. Jeg spurgte såmænd bare den tidligere trafikminister, om han havde så megen dækning i sit eget parti for et klart standpunkt, det være sig et hvilket som helst, men et klart standpunkt omkring Storebæltsoverfarten, at han kunne tillade sig at optræde i rollen som revers af dem, der er lidt i tvivl. Jeg har givet udtryk for, at der ikke skal bygges en fast forbindelse på denne side af år 2000, for det er der hverken økonomi eller trafik til.

Hr. J. K. Hansen har hævdet, at socialdemokratiet desværre ikke kan få gennemført denne faste forbindelse over Store Bælt, fordi regeringen er splittet. Jeg spørger hr. J. K. Hansen: hvad er det for en fast forbindelse, som hr. J. K. Hansen vil have bygget her og nu? Hvad er det for en fast forbindelse, socialdemokratiet som parti anbefaler?

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg bliver nødt til at bede hr. Bilgrav-Nielsen, som åbenbart ikke har hørt efter, hvad jeg sagde i mit første indlæg, om at læse bag efter, hvad det var, jeg sagde. Jeg har helt klart gjort opmærksom på i dag, at et flertal i den socialdemokratiske gruppe ønsker en beslutning om en fast forbindelse over Store Bælt nu.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Nu har jeg forstået, at man vil have en meget fast forbindelse over Store Bælt, men hvilken, hr. J. K. Hansen?

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Vi kommer til sagen om lidt, hr. Bilgrav-Nielsen, men hvis også hr. Bilgrav-Nielsen havde hørt efter, har jeg vist også fremført, at vi ikke ønsker anlægsloven af 1973 ophævet.

Anne Grete Holmsgård (VS):

Det undrede mig såre, at ministeren overhovedet ikke kom ind på spørgsmålet om takster i det svar, han gav til partierne lige inden frokost. Det undrer mig specielt, fordi det første og vigtigste argument i ministerens egen redegørelse er, at årsagen til, at man skal have en fast forbindelse og efter ministerens mening helst en bro, er, at man skal svejse landet sammen, og alle ved, at man svejser ikke landet sammen, hvis det bliver dyrere at komme over Store Bælt, end det allerede er. Derfor havde det været naturligt, om ministeren bare i et par sætninger f.eks. havde forholdt sig til spørgsmålet om, hvad det er for en økonomi, der ligger i det, hvad det er for nogle takster, ministeren forventer der vil komme på Storebæltbroen. Af den eneste driftsøkonomiske beregning, der er lavet i den rapport, vi har fået, fremgår det, hvis man går ud fra, at der er en realrente på 8 pct., medens man bygger broen, at man skal, når broen er opført, og hvis bilerne ikke skal betale mere, betale 800 mill. kr. over den kollektive trafik for at komme over i 1982-kroner, hvor man i dag betaler 150 mill. kr. Det kan, så vidt jeg ser, ikke undgå at give nogle særdeles kraftige takststigninger inden for den kollektive trafik. Jeg vil godt bede ministeren komme med et bud på, hvor meget den kollektive trafik vil komme til at stige, eller om hele det slip, der er i økonomien, når broen står færdig, skal lægges over til biltrafikken, sådan at man stadig væk kan holde taksterne på det niveau, man ellers havde regnet med inden for den kollektive trafik.

Ud over det synes jeg, ministeren i sit svar kom meget let hen over de konsekvenser, en fast forbindelse over Store Bælt vil have for