

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 70 stemmer (S, SF, RV, EL og CD) mod 51 (V, KF og FP).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Anden behandling af lovforslag nr. L 118: Forslag til lov om ændring af lov om rettspleje i Grønland. (Massemediernes kildebeskyttelse).

Af justitsministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 18/1 95. Første behandling 24/1 95. Betænkning 26/1 95).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Forespørgsel nr. F 23:**Forespørgsel til trafikministeren:**

»Hvorledes ser Storebæltsforbindelsens økonomi ud på nuværende tidspunkt sammenlignet med, da et flertal i Folketinget vedtog byggeriet, når hensyn tages til tilbagebetalingen af bro- og bildelen, formodede trafikspring, forsinkelser og fordyrelser af projektet samt manglende DSB-indtægter forårsaget af færgefartens ophør og de private Kattegratruters kontrahering af nye hurtigfærger til passagerer og biler?«

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 2/12 94. Fremme af forespørgslen vedtaget 8/12 94).

Begrundelse**Tommy Dinesen (SF):**

Den 25. februar 1992 havde vi i Folketinget en forespørgselsdebat om jernbanedelens skrantende økonomi rejst af Jens Bilgrav-Nielsen fra De Radikale.

Baggrunden var de forsinkelser, der var opstået dels på grund af boremaskinernes kollaps, dels ledelses- og organisationsproblemer hos entreprenøren, og endelig var det totale stop kommet i forbindelse med, at tunnelen blev oversvømmet fra Sprogøside.

Alle ordførere lige fra den daværende trafikminister, Kaj Ikkast, til Kristeligt Folkepartis ordfører var enige om, at DSB burde have kompensation for forsinkelserne, som DSB ville få regningen for, selv om de jo ikke var skyld i problemerne.

Flere af ordførerne, f.eks. J.K. Hansen fra Socialdemokratiet, var utilfredse med den valgte betalingsform for DSB og mente samtidig, at de ville foretrække Øresundsmodellen med et fast årligt beløb. På det tidspunkt, februar 1992, forventedes det, at togtunnelen kunne tages i brug i 1995, altså i år.

Alle partier undtagen Fremskridtspartiet vedtog en dagsorden med følgende ordlyd:

»Idet Folketinget tager regeringens redegørelse til efterretning og konstaterer, at den aftalte tidstermin for etablering af jernbanedelen på grund af forskellige uheld og stop ikke kan overholdes, opfordres regeringen til at sikre, at A/S Storebælt gennem fortsatte forhandlinger med entreprenøren fremmer bygningen af jernbanetunnelen mest muligt, samt at A/S Storebælt snarest muligt udarbejder et forslag til

ændring af DSB's betaling for benyttelse af forbindelsen i lyset af de indtrufne forsinkelser.«

Man kan så spørge sig selv, om det er sket. Man har gjort det, at man har ommøbleret lidt på det hele. Man har givet et tilskud, kan man vel sige, til jernbanedelen på 880 mio. kr., som dog senere skal afdrages. Tilskuddet gælder fra 1997 til 1998.

Og hvad er der så sket siden, og hvad er så baggrunden for denne nye forespørgsel?

Det forventes nu, at jernbanedelen først er færdig i 1997-98 på grund af eksplosionen i tunnelen for nylig. Det gør behovet for en økonomisk håndsækning til DSB endnu mere påtrængende.

De store slagnumre fra partierne bag de faste forbindelser på Storebælt var jo brugerbetalingen fra henholdsvis tog- og vejdel for ikke at forglemme tigerspringet for den kollektive trafik, fordi vejdelen først vil stå færdig tre år efter jernbanedelen.

Den tiger springer vist ingen steder nu. Ja, der er ligefrem mulighed for, at jernbanedelen slet ingen forspring får.

Da loven blev vedtaget i 1987, forventede bropartierne endvidere, at færgedriften mellem landsdelene på det nærmeste ville ophøre. Derfor kom der i lovforslaget til at stå, at mindst to ruter skulle fortsætte. Den ene var Tårs-Spødsbjerg, og den anden, som ingen tør nævne, var Molslinjen.

Nu viser det sig, at alle ruterne mellem landsdelene lige med undtagelse af DSB's har rustet sig til kampen om kundernes gunst og indkøbt nye hurtigfærger, de såkaldte katamaraner.

Man kan med andre ord starte denne debat med at konstatere, at forudsætningerne for Storebæltsforbindelsen ikke holder. Når det er sagt, skal det lige tilføjes, at det først og fremmest er DSB og dermed den kollektive trafik, der står til en gevaldig øretæve.

Besvarelse

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Til den rejste forespørgsel vedrørende Storebæltsforbindelsens økonomi kunne det jo være fristende og lidt provokerende at svare meget kort med følgende: at den er god.

Imidlertid vil jeg gerne benytte den givne foranledning til at tegne og fortælle lidt om projektets status og naturligvis også knytte et par kommentarer til selve dette store byggeris økonomi.

Siden sidste generelle debat om Storebæltsforbindelsen her i Folketingssalen i februar 1992 er projektet kommet ind i en stabil og konstruktiv fase. De væsentligste milepæle indtil nu har været færdiggørelsen af Vestbroen og tunnelgennembruddet.

På Østbroen skrider det stadig frem. Arbejdet og pylonerne passerede ved årsskiftet en højde af 150 m. Vestbroen, hvor den sidste drager blev placeret i maj 1993, er med sine 6,6 km Europas længste kombinerede vej- og jernbanebro. De første prøvekørsler med tog er gennemført på broen, ligesom den sydlige kørebane er asfalteret og den nordlige asfalteres i løbet af i år.

Tunnelarbejdet har, som det formentlig vil være alle bekendt, været plaget af meget vanskelige jordbundsforhold, tekniske problemer med boremaskinerne samt i den første fase af byggeriet en mangelfuld ledelse. Hertil kommer en række uheld. Ved den sidste Storebæltsdebat i 1992 var oversvømmelsen i oktober året før stadig i frisk erindring, og nu har vi så i 1994 haft en brand i et af tunnelrørene. Alligevel er stort set hele borearbejdet i dag tilendebragt, og 29 af de 31 tværtunneler er etableret.

Ved gennembruddet i det sydlige tunnelrør i oktober 1994 mødtes boremaskinerne »Selandia« og »Jutlandia«. De to maskiner er herefter blevet demonteret. Branden i juni 1994 i det nordlige tunnelrør har derimod forsinket arbejdet med denne del af tunnelen.

Efter branden har entreprenøren M.T. Group i et tæt samarbejde med Arbejdstilsynet og under A/S Storebælts medvirken gennemført intensive undersøgelser for at finde metoder til sikring af reparation af den beskadigede tunnelvæg, og det kan gennemføres på en sådan måde, at der ikke er fare for tunnellarbejderne, og uden fare naturligvis også for det arbejde, der foregår i det sydlige rør. Der er således blevet udlagt et såkaldt geotekstiltæppe på havbunden over »Dania«-boremaskinen, og bag denne er der støbt et betonskot med en indsat sluse. Disse tiltag er sammen med evakueringsprocedurer aftalt med Arbejdstilsynet.

Selve reparationsarbejdet i tunnelen vil betyde, at den ændrede diameter reduceres en anelse, men ikke mere end acceptabelt for DSB, og det vil altså ikke genere den fremtidige togkørsel igennem tunnelen. Styrkemæssigt vil tunnelen på det reparerede stykke naturligvis være som før branden.

Når reparationen omkring »Dania« er færdig, kan »Fionia« genoptage arbejdet fra Sprogøsi-

den, hvorefter de sidste 58 m kan bores, og A/S Storebælt forventer, at dette vil ske medio 1995.

Østbroen er nu for alvor begyndt at tage form. Den store arbejdsplads, der har været etableret i Kalundborg til præfabrikation af sænkekasser og pilleskaffer, er således allerede blevet lukket, da samtlige sænkekasser og pilleskaffer er transporteret til Storebælt til montage.

Herefter udestår støbning af ankerblokke og pyloner til hængebroen på selve brostedet. Ankerblokkene er nu nået en højde af knap 40 m, mens pylonerne har rundet 150 m, hvilket tydeligt kan ses af de rejssende over Storebælt.

Ved årsskiftet var de i alt 49.000 t stål til Østbroens 4 km lange tilslutningsfag endvidere leveret, ligesom halvdelen af de 107 brosektioner til hængebroen var færdige. Disse samles i Aalborg til brofag, hvoraf der skal anvendes i alt 28. Det første er transporteret til Storebælt og monteret. Arbejdet med Østbroens overdækning skrider således planmæssigt frem.

Østbroen bliver i alt knap 6,8 km lang med et hovedspænd på 1.624 m. Den frie gennemsejlingshøjde udgør 65 m. Disse dimensioner er også i international sammenhæng ganske imponerende.

Det midlertidige skibstrafikovervågningssystem, der er etableret i forbindelse med Storebæltsprojektet, vil i år blive erstattet af et mere permanent overvågningssystem. Et afviserfartøj er allerede indsat. Storebæltsforbindelsen har indgået en aftale med søværnet om driften af systemet.

Jeg vil også gerne knytte et par bemærkninger til miljøet, der har optaget meget af Folketingets tid i forbindelse med dette store projekt.

Der er på baggrund af de indledende miljøundersøgelser i 1987 og 1988, lovgrundlaget samt anlægsudformningen i 1989 udarbejdet et miljøovervågningsprogram for Storebæltsforbindelsen, som siden er justeret i henhold til de faktiske anlægsarbejder og på baggrund af en række rapporter, som vurderer virkningerne på miljøet.

Et internationalt ekspertpanel har fire gange været indkaldt til vurdering af overvågningsindsatsen, ligesom panelet har givet en række anbefalinger til ændringer på miljøområdet.

Alt afgravede materiale er blevet genanvendt i konstruktionerne, hvorved miljøfølsomme områder er blevet sparet for påvirkninger, ligesom genanvendelsen har sparet tilsvarende resourcemængder i sandindvindingsområderne. De resterende jordarbejder vil ikke påvirke den

tilfredsstillende udvikling i miljøforholdene, som i dag forefindes i anlægsområdet.

På Sprogø er muslingerne tilbage i samme antal som før påbegyndelsen af anlægsarbejderne, og ålegræs har bredt sig ind i læområderne omkring tilkørselsramperne. De resterende jordarbejder gennemføres sidst i anlægsperioden. Dette medfører, at den endelige dokumentation for nulløsning først vil kunne foreligge i årene omkring 1998-99.

Lad mig så vende tilbage til det egentlige emne for dagens debat: Storebæltsforbindelsens økonomi.

Umiddelbart kan man diskutere betimeligheden i forespørgslen, idet jeg kort før jul i overensstemmelse med sædvanlig praksis sendte en af A/S Storebælt udarbejdet redegørelse til Folketingets Trafikudvalg om status for Storebæltsforbindelsen.

Der er – som det sikkert også er SF bekendt – ikke sket epokegørende ændringer siden da eller i øvrigt indtruffet begivenheder, der ændrer de oplysninger om økonomien, som er indeholdt i den omtalte redegørelse. Jeg skal blot derfor gentage disse.

Med det nu foreliggende kendskab til omkostningerne for de enkelte dele af anlægget kunne A/S Storebælt i november 1994 opgøre budgettet til 21,6 mia. kr. i 1988-priser, hvilket er en fastholdelse af budgetterne fra november 1992 og november 1993. Siden debatten i Folketinget i februar 1992 er Storebæltsforbindelsens budget forøget med 2,6 mia. kr. Stigningen skyldtes ekstraudgifter som følge af uheld med vandindstrømningen i oktober 1991, en forøgelse af bygherrereserverne til usikkerhederne i forbindelse med de rejste krav vedrørende Vestbroen samt usikkerheder vedrørende anlægsarbejderne for Østbroen.

I bemærkningerne til anlægsloven fra 1987 er de samlede anlægsomkostninger opgjort til 12,9 mia. kr. i 1986-priser. I A/S Storebælts første budget fra 1988 er omkostningerne 17,3 mia. kr. i 1988-priser, og vi er nu altså på et budgettal, der siger 21,6 mia. kr., altså også i 1988-priser.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at med et så stort projekt sker der naturligvis en løbende tilpasning. I Storebæltsforbindelsens første prisoverslag er der således sket en række ændringer: Broramperne ved Sprogø og Halsskov er blevet forkortet af hensyn til det lokale havmiljø og vandgennemstrømningen, gennemsejlingshøjden under Vestbroen er som bekendt blevet forøget, og sidst, men ikke mindst er Østbroens

spændvidde blevet væsentligt forøget. Disse initiativer til miljø- og sikkerhedsoptimering har ført til de omtalte ekstraudgifter.

Selskabet forventer nu at kunne holde et nominelt renteniveau på godt 7 pct. pro anno, hvilket giver et samlet budget på ca. 38 mia kr. i løbende priser.

Tilbagebetalingstiden for vejdelen anslås af selskabet til knap 14 år. Det skal ses på baggrund af, at de første budgetter for miljø- og sikkerhedsoptimeringen regnede med en tilbagebetalingstid på 12 år. Der er altså kun tale om en beskedent forlængelse af tilbagebetalingstiden.

Tilbagebetalingstiden er selvfølgelig ikke kun afhængig af anlægsbudgettets størrelse og finansieringsforholdene. Antallet af biler, der benytter forbindelsen, spiller naturligvis en helt afgørende rolle. Dette er baggrunden for, at A/S Storebælt har udarbejdet en meget detaljeret trafikprognose, der bygger på meget omfattende modelarbejde og mere end 70.000 interview med rejsende mellem Øst- og Vestdanmark.

Den seneste prognose anslår ifølge A/S Storebælt, at godt 15.000 biler daglig vil krydse den faste forbindelse. Det er en fordobling i forhold til dagens trafik. Årsagerne hertil er dels, at man i disse år har konstateret en mærkbar stigning i trafikken over Storebælt, dels at den faste forbindelse vil betyde en overflytning af trafik fra færgerne, og endelig, at nedbrydelsen af den barriere, som Storebælt udgør mellem landsdelene, vil betyde, at der skabes ny trafik.

SF taler i sin forespørgsel om det formodede trafikspring. Trafikspringet udgøres netop af den nyskabte trafik. F.eks. kan det nævnes, at biltrafikken på Lillebæltsbroen er fire gange større, end den er over Storebælt. Når man i fremtiden kan komme over Storebælt uden at skulle afsætte halvanden time til overfart, vil der naturligvis blive skabt ny trafik. Det siger al erfaring. Det er ganske enkelt nemmere, det er ganske enkelt hurtigere at køre end at sejle.

Disse fordele gælder naturligvis også for jernbanetrafik. Dog vil trafikken ikke blive forøget med fire gange, således at den når op på det niveau, som vi kender fra Lillebæltsbroen. Der er stadig væk tale om, at der er en økonomisk barriere, og derfor regner vi med en fordobling af trafikken.

SF er i forespørgslen ligeledes inde på kontrahering af nye hurtigfærger til de private ruter på Kattegat. Til det vil jeg gerne sige, at umiddelbart er det jo rederiernes egen beslutning, om

man vil anskaffe nye færger for at tage konkurrencen op med den faste forbindelse. Jeg tror nu ikke på, at det vil få den store indflydelse på Storebæltsforbindelsens økonomi. A/S Storebælts prognoser viser, at overflytning af trafik fra færgerne til den faste forbindelse er meget robust over for ændrede forudsætninger om færgernes rejsehastighed.

Om prognoserne skal jeg afslutningsvis sige, at den forventede vækst i biltrafikken over den faste forbindelse over Storebælt i gennemsnit kun udgør knap 1 pct. om året fra 1988 og fremover. Dette kan sammenholdes med den aktuelle vækst, der er betydelig større. Faktisk er den konstaterede trafikvækst over Storebælt i 1994 3 pct. større end den prognosticerede udvikling.

For banedelens vedkommende er det som led i den nylig indgåede rammeaftale for DSB i perioden 1995-98 fastholdt, at DSB skal betale jernbaneforbindelsen over 30 år fra ibrugtagningstidspunktet, som det også er forudsat i anlægsloven, idet dog tidsprofilen er besluttet ændret. Der sker således en reduktion i DSB's betalinger i årene 1997 og 1998 med i alt 880 mio. kr., således at DSB skal afregne 640 mio. kr. i 1997 og 740 mio. kr. i 1998 for benyttelsen af jernbanedelen af Vestbroen plus tunnelen. Herved vil det årlige vederlag udgøre 1,165 mia. kr. i de efterfølgende 28 år. Imidlertid er det aftalt, at aftalepartierne bag den politiske aftale om økonomien for DSB i perioden 1995 til 1998 i lyset af erfaringerne fra indkøringsperioden i 1998 vil tage spørgsmålet op til fornyet drøftelse.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at slå fast, at DSB's betaling for Storebæltsforbindelsen er uafhængig af indtægter, udgifter, passagertal på jernbaneforbindelsen og uafhængig af manglende indtægter fra færgefarten på Storebælt. Storebæltsforbindelsen udgør efter min bedste opfattelse en bevidst satsning også på den kollektive jernbanetrafik. Jeg skal kun beklage, at jernbanen ikke har fået de forudsatte tre års forspring. Dette er bl.a. baggrunden for, at vi nu har besluttet at ændre betalingsprofilen i den nye DSB-rammeaftale, der som sagt igen skal forhandles i 1998 i lyset af de indvundne erfaringer.

Jeg vil også meget gerne tilføje, at det, der er afgørende for DSB, er jo på det lange sigt ikke, om man får et forspring på et, to eller tre år. Det, der er afgørende for DSB og jernbanetrafikken på det lange sigt, er naturligvis spørgsmålet om den årlige betaling, det årlige vederlag for benyttelsen af jernbanedelen.

For at opsummere afslutningsvis: Storebæltsforbindelsen er fremdeles et godt projekt med en god økonomi, og så har jeg endda ikke taget højde for alle de trafikale og økonomiske fordele, som en fast forbindelse over Storebælt vil betyde for Danmark og danskerne. Det er værd at nævne, at anlægsarbejdet jo også har givet beskæftigelse i de år, det pågår, til omkring 3.000-4.000 årspersoner. Selskabet forventer, at de første godstog vil kunne køre gennem tunnelen i efteråret 1996, mens vejforbindelsen forventes åbnet i begyndelsen af 1998.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak for redegørelsen.

Når ministeren siger, at der er sendt noget over, kan jeg sige, at vi havde bedt om denne forespørgsel, inden der var sendt noget over, så jeg har ikke nogen grund til ikke at tage en forespørgselsdebat om noget, der drejer sig om knap 40 mia. kr. Det må være rart, at der bliver noget debat om ting af den art, og jeg har gjort mig den ulejlighed at prøve på at kigge på de debatter, der har været siden 1983 – da havde vi den første – for at finde ud af, om de forskellige ting holder, det, der blev sagt i sin tid.

Trafikministeren starter med at sige, at her går det godt – og det er der jo en sang der hedder – fru kammerherreinde, og jeg kan forstå, at det er blevet bedre, efterhånden som tiden er gået. Under de debatter, jeg startede med at redegøre for, var alle bekymrede over jernbanelens økonomi, og nu er den altså blevet to en halv milliard dyrere, og der går et par år mere, inden den kommer i gang, og tilsyneladende er der stadig væk ikke noget, som gør, at der er nogen her – trafikministeren eller bropartiernes ordførere – der mener, at man skal gøre noget.

Man har gjort det, at man har omfordelt tilbagebetalingen, altså taget 880 mio. kr. og lagt dem på i sidste ende. Nu er der ikke ret mange, der tror på, at jernbanelen – men det gør man altså i Folketinget, i hvert fald bropartierne – kan hænge sammen. Det er der mange der har været kritiske over for i de mange artikler og andet, der har været, og der er mange trafikøkonomer – om dem kan man selvfølgelig sige, at de måske er lidt farvede, men lidt forstand må de dog have på det!

Jeg synes, det er mange ting i det her, og jeg skal selvfølgelig prøve på at kommentere nogle

af de ting, som ministeren var inde på. Jeg tager dem sådan fra en ende af.

Trafikspringet. Der er en artikel i Det Fri Aktuelt i dag, hvor der står, at det går søreme så godt. Det skriver de i hvert fald i Nyt Fra Storebælt. Jeg læser Nyt Fra Storebælt, for det får jeg jo tilsendt, og så læser jeg det selvfølgelig, men jeg har endnu aldrig oplevet i de fire-fem år, de har lavet deres nyhedsbrev, at der bare har været den mindste kritik eller noget som helst i vejen. Det har været den ene, hvad skal jeg sige, hallelujaartikel efter den anden. Nogle gange har det været så meget, at DSB har været nødt til at gå ud og sige, at de ikke tror på de prognoser, som man har i Nyt Fra Storebælt.

Så dem giver jeg ærlig talt ikke ret meget for, og den dag, broen er færdig, er de, der har skrevet artiklerne, der vel ikke mere, og så kan det være lige meget.

Med hensyn til vejdelen er det da fuldstændig rigtigt, at hvis der kommer det trafikspring fra 6.330, som tallet er i dag, til 14.070 – man har jo talt alt med – så tror jeg også, at vejdelen økonomisk kan hvile i sig selv. Det er der ingen tvivl om. Men det giver så nogle andre problemer. Det giver nogle problemer, hvis den er tilbagebetalt om 14 år, for der står i loven, at så er den tilbagebetalt, og hvad så?

Det kan man selvfølgelig begynde at diskutere til den tid, kan man godt sige, og det har trafikministeren til den tid også noget at gøre med, men det, der ligger som en fare i det her, er jo, at hvis vejdelen forholdsvis bliver gratis, så går det ud over den kollektive trafik. Så derfor hænger de to broer, som er økonomisk adskilt, meget sammen økonomisk, og hvis vejdelen bliver tilbagebetalt på den forholdsvis korte tid, får det altså nogle konsekvenser, som man i hvert fald på nuværende tidspunkt undlader at diskutere.

Jeg kan også sige, at det er i hvert fald i direkte modstrid med de mange vedtagelser, Folketinget har gennemført her. Det er jo ikke meningen, at bilismen skal have et spring, som den får her. Nu får den altså en fordobling.

Men nok om det. Bare det giver lidt penge, så går det nok.

Der er andre ting, som heller ikke er blevet berørt i det her. Det er Fernerntunnelen, som nu snart skal diskuteres. Der er ingen tvivl om, at den vil få stor indflydelse på Storebæltsforbindelsen, hvis den bliver bygget, og man kan allerede på nuværende tidspunkt se, at det er gået op for nogle politikere på Lolland-Falster, der står bag bropartierne og brovedtagelserne, at de

er blevet meget forbavset over, at det lige pludselig går ud over dem nede på Lolland-Falster. Det er ærlig talt ikke nyt, det har hele tiden været sådan, og det stod også i loven, da den blev vedtaget i sin tid, det har været med i debatterne, og at det også går ud over Kalundborg-Århus, har man vel også vidst. Det samme med Korsør-Nyborg.

Ministeren er også inde på nye færger og siger så, at det har man ikke noget at gøre med – altså de private – i Folketinget. Men det har man altså, for i de rapporter, der blev lavet i sin tid, brugte man de private færgeoverfarter, for man lavede en sammenligning mellem færgefart og faste forbindelser, og dér regnede man, i hvert fald så vidt jeg husker, over 2 mia. kr. med i regnskabet. Når man nu skulle gøre det op – naturligvis for at gøre det til en fordel for Storebæltsforbindelsen – så gjorde man det sådan op, at samfundsmæssigt ville det også koste, at Molslinjen og andre skulle købe nye færger. Når man derfor siger nu i dag, at det har vi ikke nogen indflydelse på, så var den da god nok, da man skulle regne de forskellige ting ud.

Der er en anden ting, jeg godt vil sætte spørgsmålstegn ved. Jeg har den opfattelse, at mange af dem, der bliver brugt til at lave rapporter i den her forbindelse, laver de rapporter, som politikerne vil have – altså et flertal – for hvis de ikke gør det, får de nok ikke lov til at lave rapporter på et senere tidspunkt.

Men der én ting, som der er mange der sætter stort spørgsmålstegn ved, og det er, når ministeren taler om den store forøgelse til 14.700 biler om dagen.

Der er altså ikke rigtig nogen, der regner med, at det koster noget at komme over. Det koster jo altså 250 kr. for en personbil, det er det, man er ved at lægge op til, og jeg tror ikke, at folk har så mange penge, og at de ikke har andet at lave, end at de bare drøner frem og tilbage over Storebæltsbroen. Det tror jeg nok de forholdsvis hurtigt bliver trætte af.

Jeg skal fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»Idet Folketinget tager regeringens redegørelse til efterretning, konstateres det, at togtunnelen under Storebælt på grund af uforudsete uheld i byggeriet ikke kan leve op til lovens forudsætninger om brugerfinansiering samt forspring for den kollektive trafik.

Derfor opfordres regeringen til inden ibrugtagningen af togtunnelen at fremsætte et lovforslag om,

- at der sker en sammenkobling af den samlede økonomi af hele byggeriet (tog- og vejdelen) af de faste forbindelser,
- at tilbagebetalingstiden fastholdes i en periode på 30 år, og
- at eventuelt overskud skal bruges til investeringer i den kollektive trafik.

Tinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 32).

Jeg vil godt lige nævne, at når vi siger, det er i orden med de 30 år, er det, fordi vi mener, at det vil være en fantastisk fordel, og at det vil leve op til de mange ting, der er blevet sagt her i Folketinget fra de forskellige ordføreres side, når vi diskuterer bilismen, og hvad vi kan gøre for at begrænse den.

Jeg kan se, hr. Svend Heiselberg smiler venligt, for det kan han godt huske, og han har ikke den samme opfattelse af det her, som jeg har, og det er jo ikke det, der sker i dagligdagen.

Men hvis vejdelen bliver tilbagebetalt over 14 år – eller 15 år, det er underordnet – og man fastholder tilbagebetalingstiden på 30 år og lader det overskud, der bliver, gå sammen med det underskud, som vi i SF mener, der bliver på togdelen, ville det være en fordel. Det er det, politikerne bag de faste forbindelser også er blevet klar over, for det er den model, man har brugt på Øresund. Og den er betydelig bedre, det er noget, man ved, hvis man snakker med DSB-folk. Derfor er det vores holdning, at man skal slå hele økonomien sammen. Jeg tror endda, det vil give overskud.

Hvis det gav overskud, kunne man bruge de milliarder til noget, der er behov for, og som også har været diskuteret her, nemlig et dobbeltspor mellem Ringsted og København. De 5-6 mia. kr., det koster, er det svært at finde andre steder, men da det dobbeltspor også har noget at gøre med Storebæltsforbindelsens færdiggørelse og Kastrup Lufthavn osv., skal der investeres her inden ret længe. Alle ved – i hvert fald de, der kører i tog – at der ikke er plads til mange flere tog på strækningen.

Vi håber selvfølgelig, at der bliver flertal for det forslag, der ligger her. Det er ikke sikkert, der bliver det, det vil jeg da godt indrømme. Det skulle ikke undre mig, om man vil nedstemme det. Jeg kan så sige, at det er min helt faste over-

bevisning, at selv om det bliver nedstemt, bliver et lignende forslag vedtaget om to år, når diskussionen skal tages op igen.

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår i de videre forhandlinger.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det var med en smule undren, jeg hørte SF's indlæg. Vi har i hele perioden kun hørt, at det er en miljøbombe, vi her er ved at lave. Nu hører vi fra fiskerne på Storebælt, at der aldrig har været så mange muslinger – det sagde ministeren i øvrigt også. Vi har heller aldrig set så mange skarve. Det er måske ikke så godt, men det er da bevis på, at der er fisk. Vi har heller aldrig haft så meget ålegræs, og vi har aldrig haft så megen iltning af vandet omkring Storebælt, som vi har i dag.

Jeg synes godt, SF kunne rose, når der nu endelig er noget godt ved et stort projekt, vi har lavet. Jeg synes også, SF kunne have trukket frem i denne redegørelse, som ellers var meget god, at problemet med de forurenede arealer i Korsør og Nyborg har fået en særdeles pæn løsning for alle parter. Ikke mindst for miljøet er det en særdeles god løsning, som jeg mener vi ikke kunne have lavet bedre, selv om vi havde arbejdet med det i mange flere år, end vi har gjort.

Jeg synes, det skal trækkes frem, at vi netop giver disse byer en chance for at udnytte de store arealer, der kommer ind i byen, og at vi ikke bruger mere til transport. Jeg vil gerne takke ministeren for, at dette udvalgsarbejde er kommet så langt og er så godt, som det er. Det skulle da også frem ved en sådan høring.

Nu ved jeg godt, at hr. Tommy Dinesen har været sømand. Men hvis vi nu tager alle de skibe på Kattgat og Spodsbjerg-Tårs – de sidstnævnte skal nok ikke ødelægge nattesøvnen for os – der tales om, og stiller dem op på linje og sejler frem og tilbage hele tiden med dem alle sammen, så har jeg siddet og regnet lidt på det, og det giver ca. 8 pct. af trafikken mellem landsdelene. 8 pct.!

Jeg tror på det, ministeren sagde, om, at billeden er tilbagebetalt på 14 år, og der er jo ikke nogen tvivl om, at jernbanedelen giver overskud og er betalt tilbage på 30 år. Jeg kan ikke se de store problemer, som SF har her.

Poul Andersen (S):

Indledende vil jeg gerne takke ministeren for redegørelsen, hvoraf det tydeligt fremgår, at Storebæltsforbindelsens økonomi er god. Det er også klart belyst i den redegørelse, som er oversendt fra A/S Storebælt til Trafikudvalget på et tidligere tidspunkt.

Det er klart, at der ved så stort et bygge- og anlægsprojekt vil fremkomme justeringer, tilpasninger og hændelser, som naturligvis også får økonomiske konsekvenser for projektets samlede økonomi.

De højt prioriterede miljøsyn, som man har tilgodeset ved opførelsen, har naturligvis også medført merudgifter. Her tænker jeg blandt andet på ændringerne af konstruktionerne, som er sket for at tilgodese det lokale havmiljø og vandgennemstrømningen.

Jeg synes så afgjort, at det er positivt, at opførelsen af Storebæltsforbindelsen har taget videst muligt hensyn til miljøet, og disse positive miljømæssige erfaringer har vi naturligvis brugt ved planlægningen af Øresundsbroen. Men erfaringerne vil vi kunne bruge også i fremtiden til gavn for såvel miljøet og beskæftigelsen som til eksport af knowhow.

Som vi alle ved, har uheldet med vandindstrømningen i oktober 1991 medført ekstraudgifter og en ændring af DSB's vilkår, hvilket vi har imødekommet med aftalen om finansloven for 1995. De af ministeren oplyste ændrede tilbagebetalingsvilkår for DSB står vi selvfølgelig ved, men jeg havde naturligvis gerne ligesom ministeren set, at DSB havde et forspring på tre år, inden biltrafikken begyndte, men det lader sig af praktiske grund ikke gøre.

For at debatten ikke helt skal tilsidesætte det, det hele handler om, nemlig at vi med opførelsen af Storebæltsforbindelsen har sikret en infrastruktur, som forbinder landsdelene til glæde for befolkningen, vil jeg slutte med at nævne de nyeste tal fra en opinionsundersøgelse fra Sonar – selv om hr. Tommy Dinesen ikke tillægger det den store værdi – som er offentliggjort i Storebæltforbindelsens Nyhedsbrev fra november måned, og som klart viser, at der er en stigende positivitet og stolthed i den danske befolkning over den kommende Storebæltsforbindelse.

Vi må heller ikke glemme, at vi med Storebæltsforbindelsen også har sikret os den nødvendige infrastrukturelle udvikling til gavn for beskæftigelsen og erhvervslivet på begge sider af broforbindelsen, og i den forbindelse, som hr. Kaj Ikast også omtalte, de gode forhandlinger –

§ 9-forhandlingerne – der nu er blevet afsluttet, om henholdsvis Nyborg og Korsør, hvor man har fået tilgodeset lokalområderne på en rimelig god måde. Der er tilfredshed lokalt over det.

Alt i alt er Storebæltsforbindelsen et projekt, der vil styrke Danmarks fremtidige udviklings-evne.

Jeg skal gøre opmærksom på, at vi ikke kan støtte SF's dagsordensforslag. Vi synes, det er utrolig sympatisk, men vi har en aftale, og i den aftale er der også helt klart beskrevet, at den bliver taget op til revision.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg nåede ikke at få svaret hr. Kaj Ikast, fordi han let og adræt sprang ned fra talerstolen. Der var jo fart på, så han må meget undskylde.

Når ikke jeg har taget det med hensynet til miljøet med, er det, fordi jeg ikke havde mere taletid. Jeg skal gerne komme tilbage til det i anden runde, men jeg kan godt lige kommentere, når jeg har et par sekunder mere, at jeg ikke er overbevist om, at miljøet i Østersøen bliver bedre. Det tror jeg ikke, man kan se af byggeri, der ikke er færdigt endnu. Det afhænger helt af, hvor mange storme der kommer, og hvor meget strøm der er igennem Storebælt osv., så jeg synes, det er lidt tidligt at sige, at det her lige-frem er bedre, end det var før. Så skulle vi jo bare bygge nogle flere broer! Jeg kan forstå, at det også er det, hr. Kaj Ikast gerne vil, men at det ligefrem skulle være løsningen på alt, tror jeg ikke på.

Svend Heiselberg (V):

Der er mange udsagn, der til dato er blevet gjort til skamme, når vi både her i Folketinget og i den offentlige debat har diskuteret infrastruktur og store trafikinvesteringer i Danmark.

Vores problem er ikke, at vi har brugt for mange penge på anlægsinvesteringer, men at vi har brugt for få. Det har vi gjort, selv om vi fra regeringen fik Trafikhandlingsplan 2005, som påpeger en trafikstigning på omkring 50 pct. i den kommende halve snes år. Gjorde vi det rigtige, satte vi mere gang i eksempelvis motorvejsbyggeri, end tilfældet er.

Vi vil have højnet trafiksikkerheden. Mange mennesker bliver dræbt eller mister deres før-lighed på grund af for dårlige veje. Men hver gang det bliver diskuteret, er der nogle venstre-fløjsgrupper, som påberåber sig alverdens ulyk-ker med ødelæggelse af natur og miljø, edder-

fugle, knopsvaner, sæler, muslinger og ålegræs, hensynet til den kollektive trafik osv. Alt sam-men forsvinder, og så møder de mere eller min-dre selvbestaltede, bedrevidende miljøfanatike-re fra organisationer og læreanstalter op og udbreder sig med alverdens visdom eller man-gel på samme.

På den anden side er det godt, at vi har et samfund, hvor vi har retten til at kunne føre for-skellige synspunkter frem. Problemet er blot, hvis det handlingslammer politikerne i at træffe de rigtige beslutninger.

Derfor skal vi også glæde os over, at det store flertal her i Folketinget i 1980'erne traf beslut-ningen om, at der skulle bygges en fast forbin-delse over Storebælt. Det ville SF ikke være med til. Jo, efterfølgende ville de gerne – det skulle blot være en gravet tunnel fra kyst til kyst. Jeg ved af erfaring, at hr. Tommy Dinesen ikke selv vil ned i en sådan tunnel, så under alle omstæn-digheder ville det have været en dårlig løsning.

Det, vi kommer til at opleve, og som fremgik af ministerens indlæg, er, at den faste forbindel-se over Storebælt foruden at binde Danmark sammen også er en god forretning. Alle seriøse beregninger viser, at biltrafikken vil stige til langt over det, som blev lagt til grund for de økonomiske beregninger, da man besluttede sig for den faste forbindelse.

Som allerede nævnt udgjorde anlægsbudget-tet ved projektets start knap 18 mia. kr. i 1988-priser, og det er i 1992 justeret til ca. 21,6 mia. kr. i 1988-priser. Budgetjusteringen er sket som følge af Østbroens udførelse som hænge-bro, tunneluheld og miljøforbedrende foran-staltninger. Vi kan altså fastslå, at anlægsbud-gettet er fastholdt uændret siden 1992, og at ren-tabiliteten af projektet er meget positiv.

Vejdelen vil være tilbagebetalt efter 14 år, og projektets låneomkostninger udgør for tiden 7 pct., så jeg synes, der er grund til at glæde sig over, at omkostningerne ikke er løbet løbsk på trods af tunnelbranden, der blev en kostbar affære. Men her var en forsikring, og lad mig til-føje, at jeg går ud fra, at man sikrer sig, at forsik-ringsselskaberne kommer til at betale hver en krone, de er forpligtet til. Men det får vi mulig-hed for at bore i ved en anden lejlighed, og det vil også blive gjort.

Efter planen forventes det, at det første testtog kører igennem Østtunnelen ultimo 1995. Godstog vil kunne benytte tunnelen i løbet af 1996 og persontog ved årsskiftet 1996-97, og endelig er der vejforbindelsen, som forventes åbnet i for-

året 1998. Det er ikke uden betydning, da det er vejforbindelsen, der bærer økonomien i hele projektet.

Det har alt sammen givet god beskæftigelse. Anlægget af den faste forbindelse vurderes til at give ekstraordinær beskæftigelse i Danmark på 50.000 mandår, og det i en tid, hvor Danmark har været præget af stor arbejdsløshed, så for alle parter har beslutningen om den faste forbindelse været en fordel. Selv DSB, som påstår, at de ikke kan betale det årlige vederlag, som var aftalt, vil opleve at få en gevinst, så det årlige vederlag på knap 1,1 mia. kr., som DSB skal betale, ikke vil blive noget problem, fordi DSB får øget passagertrafik og øget godstrafik, og de vil spare togfærge drift og færgelinvesteringer osv.

Allerede i forbindelse med finanslovaftalen, hvor SF ikke ville være med til at hjælpe DSB, har vi fået udmøntet i rammeaftalen, at der bliver givet et nedslag i forhold til aftalen – som ministeren allerede har været inde på – på 880 mio. kr. i 1997 og 1998. Men lad mig sige, at jeg ikke skønner, at der bliver behov for flere nedslag af den grund, at den faste forbindelse bliver en stor fordel for DSB.

Hr. Tommy Dinesen nævnte også konkurrencen med katamaranfærgerne. Her må vel indskydes ud fra de beregninger, der er lavet, at såfremt alle tre projekterede hurtigfærgeruter over Kattegat etableres, vil Storebælt miste 8 pct. af personbiltrafikken. Det vil ikke forrykke bilforbindelsens økonomi væsentligt, bl.a. fordi en betydelig del af indtægten på Storebælt stammer fra lastbiler, som ikke vil kunne benytte hurtigfærgerne.

Og så kan vi til sidst glæde os over, at det ikke gik så galt, som præsten og hr. Tommy Dinesen så ofte har påstået. Edderfuglene er der i stort antal. Der er muslinger i rigt mål – de bliver måske endda til et problem for bropillerne – og der er masser af ålegræs. Så mon ikke SF skulle tage en alvorlig snak med de miljøflipperne, som med deres tåbelige argumentation påfører det danske samfund uanede fejlinvesteringer og unødige omkostninger.

Og lad mig så til allersidst slå fast, at det er aftalt, at den faste forbindelse over Storebælt skal være brugerbetalt, det vil sige, at den vedbliver at være brugerbetalt. Undertiden hører man røster om, at der måske ikke burde betales for at bruge den faste forbindelse, men jeg må her slå fast, at det er en del af aftalen, som Venstre er med i, og den bliver der ikke ændret ved.

Venstre kan som sagt ikke stemme for den af SF foreslåede dagsorden.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg kan nu forstå, at der ikke kommer nogen dagsorden, eftersom de tre største partier, bropartierne, ikke har fremsat noget dagsordensforslag.

Når der ikke gør det, er det svært at vide, hvad de mener. Jeg går ud fra, at det betyder – og det vil jeg godt have en bekræftelse på – at man står bag det forlig, der er indgået.

Sagen er den, at Jyllands-Posten har indkaldt til et stort møde den 8. marts, hvortil også folketingsmedlemmer er blevet inviteret, og i den forbindelse har jeg til min store forbavelse set, at der er nogle borgerlige ordførere, der går ud og siger i pressen, at de mener, at Storebæltforbindelsen skal være gratis at benytte.

Hvis det var en SF'er, der havde sagt, at nu giver vi bare 40 mia. kr. til erhvervslivet, for det er jo det, det kommer til at koste, må jeg nok sige, at så var vi blevet jordet. Folk havde sagt, at nu bruger de pengene op til 3-4 gange igen, de dér SF'ere. Men tilsyneladende kan borgerlige politikere godt gå ud og sige den slags ting, og jeg har især bidt mærke i, at hr. Jens Jørgensen, der er borgmester og valgt i Vestsjælland, har været fremme med disse udtalelser.

Så vil jeg godt sige til hr. Svend Heiselberg, som nu er blevet den helt store broelsker, at inden denne debat gjorde jeg mig den ulejlighed at læse, hvad der blev sagt af Venstre i 1983 af hr. Svend Erik Hovmand, som nu utallige gange har hevet udvalget til samråd for at fortælle om, hvor dårligt det er, og hvor grimt det her er for Lolland-Falster.

Det er der ikke noget nyt i. Men jeg kan forstå, at den holdning, som Venstre havde i sin tid, der var meget afdæmpet og meget forsigtig, og hvor man også snakkede om, at det her med økonomien var noget frygteligt noget, som vi skulle passe på, den er helt glemt nu. Nu er det broer, som er det eneste, der giver vækst. Broer er simpelt hen alt. Så til lykke med den store kærlighed, kan jeg kun sige.

(Kort bemærkning).

Jens Jørgensen (KF):

Vi hørte nys nogle lyde, der kunne tyde på, at vi var i gang med tunnelborearbejde. Nu håber jeg ikke, vi bliver forstyrret mere end højst nødvendigt.

Jeg vil gerne til hr. Tommy Dinesen sige følgende:

For det første står jeg naturligvis 100 pct. bag de indgåede forlig og aftaler. Sådan skal det være i politik, og sådan skal det også være fremover.

Det, jeg har rejst som et spørgsmål i denne forbindelse, er, om man i virkeligheden, når man kigger på de forskellige landsdele, ikke bør have en ligestilling. I andre former for infrastruktur – brodele, tunneler og andet – kører man gratis, og det er min bestemte opfattelse, at hvis man fik en anden vinkel på det her i en ny debat, kunne det godt være med til at gøre Danmark mere ligeligt også i erhvervspolitisk sammenhæng.

Jeg udtalte meget tydeligt til sidst i det indlæg, jeg kom med, at jeg går ind for brugerbetaling. Jeg kunne forestille mig som et emne, der kunne komme op i løbet af de næste måneder eller år, at man overvejede eksempelvis en ensartet brugerbetaling overalt, så man ikke får en toldmur ned igennem Storebælt.

Jeg har altså ikke sagt, at det skal være gratis. Jeg har sagt, at det kunne være en af modellerne, det kunne være noget med en ensartet brugerbetaling hele vejen igennem. Først og fremmest står jeg naturligvis bag forliget – sådan skal det være. Men det kan aldrig forhindre et folketingsmedlem i at sætte en debat i gang, og så må man se, hvor den på et eller andet tidspunkt ender.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

På denne baggrund bliver det overordentlig interessant, hvad den konservative ordfører om et øjeblik vil sige om De Konservatives holdning i denne sag. Jeg vil lytte med overordentlig stor og nidkær interesse.

Og hvorfor nu det? Jo, fordi dette betydningsfulde konservative medlem har, som vi lige har hørt her fra talerstolen, udtrykt sig om denne sag på en facon, som kunne give indtryk af, at man langt fra er indstillet på fra konservativ side at leve op til de aftaler, der er indgået om Storebæltssagen.

Det udtale fra hr. Jens Jørgensens side bl.a., at der må være en eller anden form for visdom, når man vil belægge brugen af broen med betaling.

Hvad er logikken, spørges der. Det pågældende folketingsmedlem svarer selv, at det er hamrende ulogisk. Derfor bliver det meget interessant at høre, hvad hr. Kaj Ikkast om et øjeblik vil sige om denne sag. Jeg håber, at man til

trods for det indlæg, vi lige har hørt her, vil fastholde aftalen uanset synspunktet om, at man gerne fra Det Konservative Folkeparti taler om brugerbetaling, om ikkegratis ydelser osv. På den baggrund bliver det overordentlig interessant at høre, om man går efter det saglige, om man holder aftaler, eller om man falder for det populistiske.

Nu har det populistiske naturligvis først og fremmest en chance, hvis det kan gennemføres. Og en forudsætning for populistiske synspunkter er i det mindste, at man kan få sin egen folketingsgruppe til at synes om synspunkter af denne type. Derfor vil der blive lyttet overordentlig interesseret til, hvad den konservative ordfører har at sige.

Formanden:

Jeg tror, jeg må sige til hr. Søren Hansen, at han bliver nødt til at være her lige efter frokostpausen, for efter de korte bemærkninger vil jeg udsætte mødet.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det lyder jo interessant, og jeg har ikke noget imod, at hr. Jens Jørgensen rejser sådanne debatter. Jeg synes, det er meget spændende, for det tyder på en ny eller i hvert fald en anden form for tænkning i Det Konservative Folkeparti. Der er nogle muligheder, som man så skal til at drøfte, hvis det er sådan, at Storebæltsforbindelsen skal betales på en anden måde.

Jeg ved ikke, om De Konservative så helst vil vælge en stigning i skatterne på 40 mia. kr. Det svarer til halvdant års betaling til de 320.000-330.000 arbejdsløse, vi har. Det svarer til, hvad vi bruger på militæret i halvdant år, så det er jo i hvert fald noget, der kan mærkes. Finansloven lyder vel på noget med 300 mia. kr., så enhver kan regne ud, at 40 mia. kr. oveni er noget, der kan mærkes.

Der er selvfølgelig også vejskatter. Er det det, De Konservative nu vil begynde at diskutere? Er det vejskatter alle steder? For det er da udmærket. Nu har man det på Storebælt. Det har bropartierne selv været med til at indføre, men nu skal det altså bredes ud, som det hedder. Nu skal de også oppe i Lemvig og i Skagen til at betale for dem, der kører over Storebælt.

Den sidste mulighed er en forhøjelse af benzinafgiften, og det er noget, vi varmt støtter i SF. Derfor synes jeg, det er en god debat. Lad os dog få det frem! Hr. Jens Jørgensen er miljøord-

fører for De Konservative, så jeg lytter meget spændt på, hvad der nu bliver sagt. Sådan som vi ellers diskuterer broen og dens økonomi, lyder det noget usandsynligt, at partierne er enige, men det kan kun glæde mig.

(Kort bemærkning).

Jens Jørgensen (KF):

Det skal da i allerhøjeste grad glæde mig, hvis alle vil lytte meget koncentreret til, hvad hr. Kaj Ikkast vil sige som ordfører. Så vil man finde ud af, at vi, som jeg sagde før, naturligvis står 100 pct. bag forliget.

Det har intet med populisme at gøre, at man rejser en debat. Men når jeg taler om logikken i det her, og om, at det er hamrende ulogisk, som jeg med rette er blevet citeret for, hænger det lige præcis sammen med det enkle og simple princip, at når man kan benytte Storstrømsbroen og Fårøbroerne og man kan benytte den gamle og den nye Lillebæltsbro og tunneler og alt muligt andet og gøre det gratis, så var det vel egentlig en tanke værd at overveje, om der lige præcis skulle være en toldmur ned igennem Storebælt.

Jeg vil bare gentage, at jeg har sagt, at en af modellerne kunne være en brugerbetaling i stil med det, man har i f.eks. Schweiz, hvor man betaler ca. 125 kr. for at kunne benytte alle motorveje og broer.

Jeg ønsker at få sat en debat i gang på et eller andet tidspunkt. Det har ikke noget at gøre med lige præcis økonomien i det nuværende projekt, det er en debat, som må komme efterhånden, som den modnes. Selvfølgelig står vi ved forliget, men vi må vel også have mod til engang imellem at tage en diskussion om nogle temaer, som berører det her.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Vi kan diskutere mangt og meget og gør det også oven i købet indimellem med glæde, men dette her er en alvorlig sag. Derfor må jeg spørge: Går hr. Jens Jørgensen og den konservative folketingsgruppe ind for det forlig, man har sluttet? Det vil altså sige, at man tilslutter sig et forlig, der efter hr. Jens Jørgensens vurdering er hamrende ulogisk, ikke bare ulogisk, ikke bare noget, man kan overveje, ikke noget, man kan diskutere, ikke bare ulogisk, men hamrende ulogisk. Nu har vi oven i købet fået bekræftet, at det er et korrekt citat, der er tale om.

Hvis man går ind for at respektere det forlig, siger man altså til offentligheden, specielt i det vestsjællandske: Nu skal I bare høre. De, der har indgået forliget, også min egen folketingsgruppe, er hamrende ulogiske, men I kan nok se, at jeg kan ikke rigtig synes om dette her, fordi det er så ulogisk, og jeg vil gerne en helt anden vej.

Altså: Vil hr. Jens Jørgensen en helt anden vej, eller vil han respektere det forlig, hans egen gruppe har været med til at indgå?

(Kort bemærkning).

Jens Jørgensen (KF):

Der skal åbenbart større pædagogiske evner til, end jeg og andre er i besiddelse af, for at overbevise hr. Søren Hansen om, at jeg naturligvis sammen med den konservative folketingsgruppe bakker forliget op.

Det forhindrer mig ikke i at konstatere, at forliget er hamrende ulogisk i sit grundlag. Men sådan er det jo, når man skaber forlig i politik. Der er skabt et forlig, det står vi bag, men jeg forbeholder mig min ret til at plædere for mine synspunkter, og så kan det da være, at man en skønne dag ændrer nogle elementer i det.

Så længe der ikke er skabt en ændret holdning blandt forligspartierne, står vi naturligvis sammen om forliget. Sådan skal det være i al hæderlig politik, men ingen skal binde mig og mine ord og mine tanker, bare fordi der er lavet et forlig. Jeg har da altid lov til at arbejde for andre synspunkter.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Det var et yderst interessant indlæg. Det med brugerbetaling går vi også ind for i Fremskridtspartiet, men ikke lige efter det samme princip med nul kroner. Hvis der er brugerbetaling, mener vi, at der skal hæftes et eller andet beløb på.

Men jeg er enig i, at det Storebæltsforlig er ulogisk, og det er dårligt, og derfor kan jeg heller ikke forstå, at hr. Jens Jørgensen har stemt for det. Jeg kunne godt tænke mig, når nu man er i gang med nye tanker i Det Konservative Folkeparti, hvis det var sådan, at vi i Nordsjælland kunne påregne at få en gratis færge mellem Hundested og Grenå på brugerbetalingsniveau nul kroner.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Jeg citerer fra hr. Jens Jørgensens sidste indlæg: »... bare fordi vi har indgået et forlig«. Jamen

de, der har fulgt denne sag, ved godt lidt om, hvad der ligger bag et forlig, der er indgået mellem et stort antal partier om en sag af de dimensioner. Det er nu det, der bliver karakteriseret som »bare« et forlig. Sådan kan vi vurdere tingene forskelligt.

Jeg forstår altså, at hr. Jens Jørgensen vurderer det som »bare« et forlig. Og jeg kan forstå, at hr. Jens Jørgensen har tilsluttet sig et forlig, der efter hans vurdering er hamrende ulogisk. På den baggrund bliver det endnu mere interessant at høre, hvad Det Konservative Folkepartis ordfører har at sige, når vi har overstået frokostpausen.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det, der kalder mig herop, er, at hr. Jens Jørgensen nu siger, at man godt kan tage diskussionen op, og en skønne dag skal vi det.

Dette forlig, der er lavet af bropartierne, varer altså 30 år, fordi tilbagebetalingen er over 30 år, og hvis det er sådan, at »en dag« er efter, at de 30 år er gået, er det selvfølgelig i orden. Men man må gå ud fra, at bropartierne står bag den 30-årige aftale, de har lavet.

Jeg har sagt, at det er noget med 40 mia. kr., vi snakker om. Det er jo ikke bare det, for hvis det her breder sig, er der Øresundsforbindelsen. Hvad skal vi byde på dér? Det er vel en 20 mia. kr. oveni. Så er der nogle, der vil have en Femernforbindelse, og det er lige så meget. Så det, vi snakker om, er 100 mia. kr., der bliver brugt i trafikinvesteringer, og som skal lægges over på skatteborgerne på et eller andet tidspunkt. Der er noget at se til. Det er ikke bare sådan noget, man kan fyre af i den lokale presse derhjemme, fordi det lyder godt over for erhvervslivet, og hvad ved jeg.

Jeg kommer selv til det omtalte møde, for jeg bliver mere og mere interesseret i, hvad hr. Jens Jørgensen vil sige dér. Jeg vil gerne over og konfrontere de pågældende med, hvad der bliver sagt fra Folketingets talerstol. Det er alt for nemt at gå ud at sige den slags ting, og jeg var meget forbavset over, at der ikke var en eller anden journalist, bare én, i lokalområdet, der havde spurgt om det her. Jeg er glad for, at SF ikke kan finde på at sige sådan noget. Vi kan jo sagtens bruge pengene alligevel.

Formanden:

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.15.

Mødet udsat kl. 12.05.

Mødet genoptaget kl. 13.15.

Forhandlingen genoptoges.

Kaj Ikast (KF):

I 1983 gik vi virkelig i gang med forhandlingerne om den faste forbindelse over Storebælt, og det tog 3 år, inden vi lavede det forlig. Forliget var så gennemarbejdet, at de fleste detaljer var forudset. Alligevel har der været mange ting, som har overrasket os – det er uheld – men selve konstruktionen om brugerbetaling står fast.

Jeg har ikke noget imod, at folk prøver vores forlig af, for det kan holde. Et så stort projekter, hvor omkostningerne ligger omkring de 38 mia. kr., må gerne afprøves også af SF i dag, for det kan bære, og det holder vand. Det gør det også over for de folk, der siger, at man vil afprøve systemet og se, om man ikke kan finde en konstruktion, så det ikke skal brugerbetales, for det er jo ikke venligt over for forbrugerne. Nej, det er det ikke; men det har vi heller aldrig sagt det skulle være. Vi skulle skabe en infrastruktur i Danmark, og det har vi gjort.

Jeg takker SF for, at vi får denne høring, og især er jeg vældig lykkelig for det, for jeg stod jo med knæene i vand – eller hvad, andre dele? – for et par år siden, da det hele var ved at falde fra hinanden, og dengang sagde jeg: Også denne ulykke vil give Danmark en knowhow, som vi kan sælge. Og det er jo meget skægt, når man nu følger sådan en tanke op, at kunne læse, at f.eks. Berlingske Erhverv den 24. januar 1995 skrev:

»Storebæltserfaringerne giver eksport. De store bro- og tunnelbyggerier på Storebælt og Øresund har cementeret Danmarks ry i udlandet som førende i verden inden for betonteknologi. Det fører nu til store kontrakter, bl.a. i Indien.«

I en anden publikation, CowiConsults årsberetning 1991-92, står der:

»Vor position som hovedrådgiver på Storebæltsforbindelsen har øget efterspørgslen efter vor erfaring, især inden for lange, fritspændende, kabelbårne broer og herunder aerodynamiske forhold, skibsstødsproblemer, sikkerhedsvurderinger m.v.«

Man kan altså sige – efter at de foregående talere nu har rost økonomien – at vi samtidig er

med til at fremme eksporten fra danske erhvervsvirksomheder med den virkelige knowhow, vi har givet dem, så projektet har også til fulde tjent sit formål dér.

Det var jo, som om SF ikke helt var tilfreds med, at de 3 års forspring, som vi lavede i aftalen, ikke var blevet til noget. Det er vi heller ikke, men der er jo ingen af os der kan lave om på virkeligheden, og vi skal vel ikke have sådan nogle Denkmal stående til minde om noget og så vente, til de 3 år er gået. Det er der vel ingen af os, der tror på alligevel.

Jeg synes, der blev fundet et fornuftigt forlig. DSB fik compensation, og alligevel bliver der efter mine beregninger ca. 90-100 mio kr. i overskud til DSB om året, selv om de skal betale det.

Jeg vil ikke undlade at gøre opmærksom på ved denne høring, som SF har bragt op i dag, at det jo var jernbanernes ledelse, der ønskede at eje deres egen del af Storebælt. De ønskede ikke at skulle betale afgift til Storebæltforbindelsen, de ønskede at eje jernbanedelen. Og ønsker man at eje, skal man også betale gildet. Det er en konservativ holdning, som ingen får mig til at opgive, ikke engang hr. Tommy Dinesen. DSB ville nemlig ikke betale en leje for dette projekt på livstid. De ville have et projekt, som de ejede og betalte i løbet af nogle år, og så ville de ikke betale noget resten af tiden.

Derfor er Det Konservative Folkeparti heller ikke indstillet på at støtte dagsordensforslaget fra SF. Det går nemlig i den stik modsatte retning. Det indeholder godt nok de 30 år, men ødelægger det for bilerne.

Jeg mener, vi har fundet en økonomi, der holder – selv med store uheld. At trafikspringene har været større, end vi regnede med, da vi lavede forliget i 1986, tror jeg alle vil vedgå i dag. Der var jo ingen, der drømte om, at udviklingen både i persontrafikken og i godstrafikken skulle få den stigningstakt, som vi ser i disse år og i hvert fald de nærmeste 10-15 år frem i tiden.

Jeg må nok også kunne tillade mig at sige, når der nu altid er så meget kritik af broerne, at 50.000 mandår – netop i disse år – har været en kærkommen gave for skiftende regeringer. Det er jo, hvad vi har brugt på at bygge denne bro, og jeg synes også, det skal tages med i beregningen af broens økonomi, at disse mennesker har vi da i hvert fald ikke skullet betale understøttelse til.

Disse mennesker har fået en erfaring, som de kan drage ud i verden med som aldrig før, for selv om ministeren underspillede broens stør-

relse en lille smule, var det verdens største hængebro. Rekord blev slået – antagelig i 1992 i Japan – men indtil da var det den bedste og den største, der byggedes.

Og vi lavede altså et forlig, hvor økonomien hænger sammen og giver egentligt overskud om ganske få år. Jeg synes, det er fantastisk, og der skal ikke være tvivl om, at vi ikke ønsker at ændre spor ved det forlig, der blev lavet i 1986.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Jeg har lyttet med stor interesse. Det var en klog tale, vi hørte. Det var en saglig tale, vi hørte hr. Kaj Ikast holde. Den erindrede om det langvarige forberedelsesarbejde over 3 år, om det gennemarbejdede forlig, den slog fast, at De Konservative står fast på forliget, herunder på brugerbetalingen, den understregede, at aftalen kan bære og holder vand, og oven i købet – og her kommer det saglige og det regulære i talen tydeligt frem – at man ikke nødvendigvis vil være venlig over for forbrugerne, men vil sikre en ordentlig løsning, og det står man fast på. Her er ikke tale om at vakle, her er ikke tale om letkøbt populisme.

Jeg er glad for – og det kommer ikke bag på mig – at Det Konservative Folkeparti fastholder forliget, fastholder brugerbetalingen og afviser populistiske løfter om, at alting bare skal være gratis, løfter, som vi godt ved ikke kan holde – heller ikke vand.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Der var jo mange rosende ord fra hr. Søren Hansen, og det er ganske givet, fordi hr. Søren Hansen er enig med hr. Kaj Ikast; ellers var hr. Kaj Ikast nok ikke blevet rost så meget.

Jeg vil godt spørge om en ting, for hr. Kaj Ikast har jo haft en del med det her at gøre – det må jo antydes indimellem; han har også spadseret rundt ude på Sprogø og sådan noget – også med hensyn til nogle af de forhandlinger, der har været ført.

Når trafikministeren herfra kan sige, at på baggrund af eksplosionen er der sket en forøgelse af omkostningerne på forbindelsens jernbanedel på 2½ mia. kr., og når vi for tre år siden alle sammen – alle ordførerne undtagen Fremskridtspartiets – var enige om, at der måtte gøres noget for at hjælpe DSB, så forstår jeg ikke, at der kan være så god en økonomi for nuværende. Ud fra en almindelig logisk tanke-

gang må den jo blive dårligere med de forsinkelser, der har været, og den fordyrelse, der har været, og jeg er ikke overbevist om, at de 880 mio. kr., som man har ommøbleret, er løsnin-gen.

Det, jeg godt vil spørge hr. Kaj Ikast om, er, om der er nogen, der kan give garantier for, at økonomien i jernbanedelen kan holde. Det kan man selvfølgelig sagtens give, for der er ikke nogen, der kan efterkontrollere det; men sandheden er, at jernbanedelen er økonomisk dårligt stillet.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Min korte bemærkning falder i to dele.

Jeg synes, det er smart indtil oversmart, at hr. Kaj Ikast nu igen forsøger at give det udseende af, at det var et mægtigt held, at der skete den ulykke under boringen. Man kan altså også overspille. Allerede da hr. Ikast sagde det første gang i sin tid, tænkte jeg ved mig selv: Det er jo ligesom når ens børn får en sygdom. Når denne sygdom selvfølgelig giver dem en vis erfaring og en vis ekstra styrke senere, indkasserer man selvfølgelig den del af det med glæde, men derfor går man jo ikke rundt og ønsker, at ens børn skal blive syge.

Så jeg vil sige til hr. Kaj Ikast: Tag det nu roligt og vær ikke så stolt af, at noget gik frygtelig skævt og galt. Men det er da dejligt, at der altså er en bagside ved alting, og at der er gode og mindre gode ingredienser.

Det andet, og der er nok mere afgørende, er den diskussion, som vi hørte lige før frokost, om betalingen, hvor det nu blev kaldt ren populisme, hvis der ikke skulle betales. Hr. Søren Hansen gør et stort nummer ud af det.

Jeg havde jo lidt med det forlig at gøre, så jeg og mit parti skulle være de sidste til at bryde eller foreslå nogen at bryde forliget, selvfølgelig gør vi ikke det; men derfra og så til at sige, hvad et folketing, hvad vore egne partier vil bestemme her i denne sal om 10-20 år, det er der ingen af os der kan. Hvor mange ægtefæller har ikke stået for en præst eller en borgmester og lovet at agte, elske og ære hinanden, indtil døden skiller dem, og efter at der er gået to år eller tolv år, går de fra hinanden igen.

Lad os bare ikke bilde os ind, at vi har den glaskugle, hvori vi kan se den endelige og absolutte fremtid. Forliget er indgået efter grundige undersøgelser, og det holder; men vi skal da ikke stå her og love, at kommende generationer og vore efterfølgere her i denne sal ikke når et

andet resultat, ikke for at være populister, men hvis såfremt i fald det skulle vise sig at være samfundsøkonomisk fordelagtigt. Der må vel også være frihed til det til den tid.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Sammenligningen med et ægteskab kan nok ikke rigtig bruges her, eftersom broen skal stå i hundrede år, og det er der vist ikke nogen ægtefolk der lover hinanden. Det står i loven, nemlig, så det må jo være rigtigt.

Men jeg synes, at det er mærkeligt at høre hr. Arne Melchior fremføre herfra, at det her forlig ikke varer. Det må da være de 30 år, der er regnet med til tilbagebetalingen; ellers fatter jeg ikke de aftaler, der er indgået.

Der er én fra De Konservative – den miljøpolitiske ordfører, hr. Jens Jørgensen – der har fremført, at det her måske ikke holder i fremtiden, og nu siger ordføreren for CD altså det samme. Det synes jeg ærlig talt er mærkeligt. En aftale må da være en aftale, og i det her tilfælde har man vidst, at tilbagebetalingen skulle tage 30 år.

Hvis det er sådan, at man har fået betalt forbindelserne, hvis økonomien er gået i orden, således at de faste forbindelser er tilbagebetalt inden for 20 år, er det måske noget andet, men ellers må forliget da være i tilbagebetalingsperioden; ellers forstår jeg ikke ret meget af det.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg kan ikke hidse mig så frygtelig op over, at folk, der er nye i dette Ting, eller folk, der har været her i mange år, lige pludselig vil afprøve det, vi har lavet. Jeg er enig med hr. Arne Melchior; jeg er heller ikke utilfreds med, at nogle af mine kollegaer afprøver det, jeg har lavet her i dette Ting. Man skal være klar over, at vi ikke løber fra et forlig, og det vidste de i vores parti, der er gået ind for det her, at vi ikke gør; men derfor må man da godt afprøve, om det, vi har lavet, er rigtigt. Det har jeg ingenting imod.

Jeg takker selvfølgelig hr. Arne Melchior for, at jeg blev erindret om vores uheld. Det er jo ikke til at bære, når man står dér med folk, der har arbejdet i 3-4 døgn i træk – men heldigvis har det været sådan, at de trafikministre, der har været i dette land, alle sammen helt fra hr. Risgaard Knudsens tid har haft et godt humør og har kunnet tage alle de skandaler, der har været inden for Trafikministeriets område, på en passende dansk måde.

Og at vi så også kan sælge det til udlandet, er ikke dårligt, for der var vel ingen af os, der virkelig havde troet, at vi fik så stor en salgssucces med broer, som danske virksomheder egentlig har i øjeblikket.

Så blev jeg spurgt af hr. Tommy Dinesen om DSB's økonomi. Jeg vil henvise til et dagblad – hvis jeg må, hr. formand? – der hedder Mandag Morgen, som har lavet en stor specialudgave om DSB og DSB's økonomi. Efter deres beregninger får DSB altså 90 mio. kr. i overskud om året, også efter den nye ordning, når overgangsordningen er overstået og man begynder at køre på de faste bidrag, så DSB har egentlig fået et godt forlig. Jeg tror på, at vi hverken har snydt bilisterne eller den kollektive trafik, og jeg ser i ånden, at begge dele kan blive betalt tilbage til tiden.

Jeg kan også godt forstå hr. Arne Melchior, der siger: Ja, men er det nu rigtigt, at vi skal betale det tilbage på 14 år? Ja, sådan er er forliget, men hvis de, der står bag forliget, bliver enige om noget andet, så må vi jo tage det op til revision; men det er ikke aktuelt i dag.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Kaj Ikastrs gode humør er jeg en stor ynder af; tak for det.

Til hr. Tommy Dinesen: En aftale er en aftale, sagde hr. Tommy Dinesen, og det kan jeg bekræfte, men den er det vel ikke længere, end til aftaleparterne i enighed måtte ændre den. Desuden er der her tale om en aftale, som hr. Tommy Dinesen og hans parti ikke har lod eller del i, og jeg ved ikke, hvorfor han skal være den store vogter af en aftale, som nogle andre har indgået.

Jeg tror ikke, at SF – hvis de stadig er i Tinget til den tid, hvad jeg ønsker for både hr. Tommy Dinesen og hans kolleger – vil blive taget med på råd om, hvorvidt de, der har indgået aftalen, ønsker at ændre den. Det var det ene, jeg ville sige.

Det andet er det, jeg sagde om glaskuglen. Hr. Kaj Ikast beskrev, at der har været et enormt trafikspring, allerede inden de faste forbindelser er kommet på plads. Vi har kun anelser og ingen viden om, hvad det rent praktisk, konkret, kontant vil komme til at betyde, når disse faste forbindelser står der.

Det er jo ligesom drengen, der kom hjem med en blodig tud. Da man spurgte ham hvorfor, svarede han, at han var gået ind i muren. Hvorfor gik du ind i den? Jo, far sagde, at jeg skulle gå ligeud.

Vi ville da være lige så tåbelige, dersom vi, som jeg sagde før, hvis såfremt i fald der indtræffer en helt anden udvikling – hvad der jo næsten altid gør, når store forandringer foregår – ikke ville tage notits af den, men bare fortsatte ligeud.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Et parti her i Folketinget har ærlig talt ret til at rejse de sager, som man gerne vil rejse, og stille de spørgsmål, som man gerne vil stille. Det går jeg ud fra vi er enige om. Det var hr. Kaj Ikast da i hvert fald, da han hilste denne her debat velkommen. Det synes jeg var rart, for selv om vi ikke har lod eller del i aftalen, har vi dog været med til at diskutere den, og vi vil selvfølgelig altid være kritiske over for den.

Men vi har for tre år siden været med til at lave og vedtage en dagsorden, hvori der stod, at A/S Storebæltsforbindelsen snarest muligt skulle udarbejde et nyt beregningsgrundlag. For tre år siden var det altså så dårligt med denne her jernbanedel – og efter at de er blevet forsinket to år mere og det har kostet 2,5 mia. kr. mere, er det altså tilsyneladende blevet bedre. Det er det, jeg ikke kan forstå. Selv om jeg er gået ud af 7. klasse, ville det have været modsat på Halskovskolen i Korsør, hvor jeg gik. Derfor forstår jeg ikke den store glæde, der er nu.

Det er da i orden, at man tager diskussionen, og – som hr. Kaj Ikast også var inde på – at der er nogen, der afprøver de her ting. Det har man lov til, selvfølgelig har partierne lov til det; men jeg tror også på, at det kommer til at ende med det forslag, som SF har fremsat i dag. Jeg tror, at man bliver nødt til at gøre noget, og så har vi altså været lidt før ude end andre.

Det er ærlig talt meningen med debatten at vise, at der er noget galt. Spørger man teknikere, og spørger man folk i DSB, så er de kede af den aftale. Det var hr. J.K. Hansen også, som jeg har citeret; han var træt af den aftale. Det, de alle sammen peger på, er den aftale, som der var på Øresund med hensyn til togforbindelsen. Man behøver ikke at gå herop og bryde sammen og tilstå, at det er rigtigt, hvad jeg siger; det er noget, som alle, der har noget med trafik at gøre, ved.

Formanden:

Så går vi videre i ordførerrækken. Hr. Ole Donner.

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne starte med at kommentere et par af de seneste korte bemærkninger. Hr. Arne Melchior og hr. Kaj Ikkast var enige om, at trafikministre skulle have et godt humør. Jeg er enig i, at det har de to herrer, som hver for sig har haft posten i nogen tid, og jeg vil sige, at med de ting, der er sket inden for de sidste mange år inden for trafikken, skal man nok være en ren humørbombe for at være trafikminister. Jeg er meget spændt på, hvordan det går med vores nuværende trafikminister; hans humør stiger og stiger, og det bliver spændende, hvor højt det kommer op.

Hr. Arne Melchior brugte en sammenligning om, at mange ægtefæller havde stået foran præsten og lovet, at de ville leve sammen, indtil døden skilte dem. Den kan måske godt bruges her, men jeg vil nu sige, at det forlig, der er indgået mellem de mange partier, minder meget mere om et registreret partnerskab end om et ægteskab.

Fremskridtspartiet har hele tiden været modstander af den måde, Storebæltsforbindelsen er skruet sammen på. Vi mener, at det skulle have været gjort i privat regi. Vi mener ikke, at der var opstået så mange problemer, hvis det var blevet gjort i privat regi.

Vi har jo haft masser af problemer omkring Storebæltsforbindelsen. Selv en ganske almindelig licitation kunne man ikke finde ud af; dér måtte man for EU-Domstolen. Der har været masser af miljøproblemer. Vi var ved at komme i krig med Finland, fordi det ikke var muligt at sejle under broen med en vis højde.

Og så selve økonomien i det. Nu siger Venstre: Økonomien skrider ikke. De Konservative går endnu længere og siger: Økonomien holder. Det er også rigtigt efter konservativ filosofi, for hvis den ikke holder, bevilger man bare nogle flere penge, og så har hr. Kaj Ikkast ret: så holder den.

Det er lidt svært at komme efter hr. Kaj Ikkast, for hr. Kaj Ikkast er en stærk tilhænger af broforbindelser, næsten uanset om de når helt over, og uanset hvad de koster.

Hr. Arne Melchior sagde til hr. Kaj Ikkast, at det nok var at gå for vidt at sige, at det var et held, der skete det dér uheld i Storebælt; jeg er helt enig med hr. Arne Melchior i, at det er nok at gå for vidt. Jeg husker alligevel den aften, hvor hr. Kaj Ikkast stod dér med snublekysen på og sagde: Jeg er stolt af det, der er sket her! Tja, det kan man så tolke, som man vil.

Jo, og så var der lige en enkelt ting til: Hr. Kaj Ikkast citerede med formandens tilladelse et dagblad, som hed Mandag Morgen. Som navnet svagt antyder, udkommer dette blad om mandagen og er således ikke et dagblad, men et ugeblad.

Fremskridtspartiet havde hellere set, at Storebæltsforbindelsen havde været et privat foretagende. Så ville man kvit og frit efter en årrække, når afskrivningen havde fundet sted, kunne overtage denne broforbindelse uden problemer.

Jeg kan ikke lade være med at tænke på, når både Venstre og De Konservative og forligspartierne i det hele taget siger, at økonomien holder, at det startede med 12,9 mia. kr., det er kommet op på 21,6 mia. kr., og i løbende priser er det 38 mia. kr. – jo, selvfølgelig holder det. Hvis en mand vil bygge et parcelhus til 120.000 kr. og det kommer til at koste 3,5 mio. kr. og han så siger: Jo, men økonomien holdt, ja, så holdt den da også, men jo ikke særlig godt.

I øvrigt er jeg tilfreds med, at der ikke bliver 3 års forspring til DSB; jeg havde frygtet – og jeg har endda været så frimodig at udtale det engang – at det såmænd skulle nok blive sådan, at selv om det hele stod færdigt, ville man lade togene køre i 3 år og lade broen være spærret af. Men jeg er glad for at høre hr. Kaj Ikkast sige, at sådan bliver det ikke; så noget godt er der da kommet ud af debatten i dag.

Jeg håber, at man fremover, når man skal lave sådanne projekter – nu tænker jeg først og fremmest på Fehmern-forbindelsen – vil lytte lidt til Fremskridtspartiets tanker om at lade private gå ind i det, vil lade private komme med et oplæg til, hvordan de synes at forbindelsen bedst og billigst skal laves, og lade dem have ansvaret for, at det miljømæssige er i orden, inden de går i gang, i stedet for at bruge de dårlige erfaringer, som vi har fået på Storebælt, og som vi får uddybet og udvidet på Øresundsforbindelsen.

Jeg skal til slut sige, at vi ikke kan stemme for det af SF fremsatte dagsordensforslag. Vi tager redegørelsen fra trafikministeren til efterretning. Uagtet vi ikke er helt tilfredse, kan vi jo ikke lave om på tingenes tilstand, så vi tager ministerens redegørelse til efterretning.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikkast (KF):

Det glæder mig meget at blive erindret om den gang vi forhandlede. Det er ved at være mange år siden.

Jeg husker også hr. Helge Dohrmann og de 6 smedesvende, han havde fundet ovre i Jylland, der kunne bygge den her forbindelse. Vi fandt aldrig ud af, hvem det var, og det var nu godt, vi aldrig fandt ud af, hvem det var. Fremskridtspartiet havde kontrakt med, for det var ikke nogen, vi rigtig kendte. Vi havde da også hørt oppe i Ålborg, dengang den skulle bygges, at der var en smedeforretning, der bød på den borede tunnel, og man spurgte jo så: Er I nu sikre på, at I rammer fra begge sider? Nej, siger den sindige jyde, men så får I to.

Det var samme princip, Helge Dohrmann kørte efter, dengang vi forhandlede om dette her. Og det bedste, vi har gjort i dette Ting, var da, at vi ikke fulgte Fremskridtspartiet. Se bare resultaterne fra Den engelske Kanal. De startede med en udgangseffekt på 48 mia. kr., og hvis jeg ikke tager helt fejl, ligger omkostningerne i dag på omkring 103-104 mia. kr. Det kalder jeg en overskridelse, der vil noget; det er ikke de her småbeløb, som ministeren kan komme med i dag, og som ingenting betyder i det store spil.

Tag de franske motorveje. De var også en drønende succes. De var så stor en succes, at dengang staten skulle overtage en del af dem, skulle man til at pløje dem op, for de var ikke gjort rigtig færdige i dybden.

Jo, jeg kan godt følge Fremskridtspartiets tankegang for statslige byggerier. Det er derfor, Fremskridtspartiet altid stemmer imod motorveje og broer og sådan noget. Så er man på den sikre side.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det var jo helt fascinerende at høre den konservative ordfører tale om, at når noget skal udføres i privat regi, bliver det dårligt lavet. Det må vist drøftes i den konservative gruppe ved lejlighed.

Det, jeg har på hjerte, skal jeg måske vente med til min ordførertale, så bliver den så meget kortere; men jeg kan altså ikke lade være med, eftersom hr. Ole Donner brugte ordet privat – jeg tror, han sagde det i hveranden sætning – at minde hr. Donner om noget, som han faktisk godt ved; hvis han gider rode lidt i erindringskisten, nemlig at jeg, som dengang havde et vist ansvar for de sager, adskillige gange har stået på denne talerstol og udråbt, har skrevet i aviser, har sagt på møder: Værsgo, private investorer! Værsgo, private interessenter! Fremskridtspartiet siger, at I vil bygge den. Kom frit frem!

Der kom aldrig en opringning, aldrig et brev, aldrig et tilbud.

Der har i dette land til denne dato ikke været nogen privat person, noget konsortium, eller hvad det monne være, som har vist interesse for at udføre det arbejde, som nu snart vil vise sig at være til stor lykke for vort samfund og dets borgere. Så det er nok på tide, at hr. Donner tager den plade ud af repertoire.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Nu siger hr. Arne Melchior, at han gentagne gange har givet tilbudet til de private, sagt, at de bare kunne komme an, og at de kunne få lov at lave det.

At ingen har reageret, kan så skyldes, at hr. Arne Melchior ikke har rettet direkte henvendelse til dem, men bare har skrevet det i nogle af sine almindelige indlæg, og dem tror jeg ikke erhvervsfolk læser med særlig stor interesse. Og hvis hr. Melchior roder i sin kiste, vil han formentlig kunne huske, at f.eks. Deutsche Bundesbank har sagt, at de meget gerne vil finansiere en Fehmernforbindelse.

Der ligger store projekter; jeg tror sågar, at de blev fremsendt til Trafikministeriet, mens hr. Arne Melchior var minister. Men det er ikke sikkert, for det vekslede jo lidt, hvem der var minister, så det er muligt, det er kommet i en periode, hvor hr. Arne Melchior ikke var der.

Til hr. Kaj Ikkast vil jeg sige, at jeg synes ikke, det er småbeløb, ministeren kommer med. Jeg er da ked af, at De Konservative faktisk ønsker, at der skal ske et uheld mere dernede, for at det kan komme i balance, eller hvad det nu hedder.

Det er rigtigt, som hr. Melchior siger, at jeg har sagt det dér med, at privat skulle være lig dårlig, men det vil jeg tro at den konservative gruppe vil drøfte, samtidig med at de drøfter brugerbetalingen på 0 kr. Så har de lidt at tale om.

Og så var der en faktisk fejl i hr. Ikkasts historie fra Aalborg med hensyn til, at »så får I to«. Det væsentlige manglede, men det er tilsyneladende ligegyldigt for de konservative, for den sidste replik var: »Så får I to til samme pris.«

Vibeke Peschardt (RV):

Det er jo svært at være ordfører efter en sådan række blomstrende taler og korte bemærkninger, så jeg vil forsøge at gå tilbage til det, der er det virkelige i det her, nemlig at tale om økonomien i Storebæltsforbindelsen, som SF jo har ønsket vi skal debattere.

Baggrunden for det er, at projektet på grund af ulykker og forhindringer, der har ramt anlægsarbejderne og har forsinket dem, er blevet betydelig dyrere, end det var planlagt fra starten. Det har mange trafikministre beklaget, og det kan man selvfølgelig også gøre; andet er der jo nærmest ikke at gøre, når de uafvendelige kendsgerninger ligger der.

Om økonomien i projektet sagde trafikministeren, at den er god. Men der kan jo ikke lægges skjul på, at forbindelsen både er blevet dyrere og er blevet forsinket, så togdelen, der skulle have været i drift tre år før bilerne, nu kun får et års forspring. Det er vi kede af i Det Radikale Venstre. Jeg er godt klar over efter at have hørt debatten her i dag, at det er vi måske temmelig alene om, men vi har altså stadig den holdning, at den kollektive trafik helst skal have et forspring for bilerne.

Man kan sige, at der ikke er så meget nyt i sagen her i dag, og det er der flere ordførere der har sagt. Jeg vil godt sige, at Det Radikale Venstre jo for ganske få måneder siden var med i finanslovaftalen og hermed også den rammeaftale for DSB's økonomi, som ligger for de næste fire år. Vi har deltaget i flere af den slags øvelser før, men vi har jo som bekendt hverken stemt for anlægsloven om forbindelsen eller deltaget i følgegruppearbejdet, hvilket naturligvis ikke har forhindret os i at blande os i debatten, når det lå for.

Det er kun to år siden, at broforligspartierne og SF og Det Radikale Venstre kunne enes om en dagsorden foreslået af den radikale ordfører. Dagsordenen gik ud på, at man skulle fremme bygningen af jernbanetunnelen mest muligt, og det kan man jo sige at man også har prøvet med forhindringer, og – nu kommer det væsentlige – at der blev udarbejdet et forslag til ændring af DSB's betaling for benyttelsen af forbindelsen set i lyset af de forsinkelser, der allerede var opstået i 1992. Jeg vil gøre opmærksom på, at alle her i salen jo, som jeg har nævnt det, gik ind for den dagsorden.

Det har i broprojektet hele tiden været en forudsætning, at den kollektive trafik skulle have forrang, og at tilbagebetalingen over jernbaneforbindelsen skulle ske på 30 år, mens bilisterne kunne komme til at betale tilbage på ca. den halve tid. Det, der er nyt i rammeaftalen, er, at DSB som kompensation for sit manglende forspring får en rabat på 880 mio. kr. de første to år, de bruger forbindelsen.

Vi kunne godt have ønsket os, at DSB havde fået endnu bedre vilkår og endnu lavere billetterpriser, så vi kunne have fået bilisterne over i IC 3-togene. Derfor synes vi også, det er vigtigt – og måske det allervigtigste – i rammeaftalen, at der ligger en politisk aftale om, at sagen bliver taget op igen i 1998, når togene har brugt deres ene års forspring frem for bilerne.

Jeg synes, trafikministeren på en meget god måde har redegjort for de spørgsmål, der lå i SF's forespørgsel, så jeg skal ikke gentage alt det, han sagde.

Derimod vil jeg godt sige noget om SF's dagsordensforslag, som vi ikke støtter. Grunden til, at vi ikke gør det, er, som jeg har nævnt det før, at det kun er to måneder siden, vi sagde ja til den 4-årige rammeaftale, der giver den samlede kollektive trafik i Danmark et løft og en tiltrængt modernisering. Storebæltsforbindelsens økonomi er en del af den aftale, og vi kan ikke så kort tid efter ændre den. Selv om vi på mange måder har megen sympati for SF's dagsordensforslag, støtter vi det altså ikke.

Til allersidst vil jeg lige sige en lille ting til hr. Tommy Dinesen. Der står nemlig i hans forslag om motiveret dagsorden, at togtunnelen under Storebælt på grund af uforudsete uheld i byggeriet ikke kan leve op til lovens forudsætninger om brugerfinansiering. Og så står der lidt længere nede, at et eventuelt overskud skal bruges til investeringer i den kollektive trafik.

Sådan som jeg har hørt trafikministeren i dag – og sådan har jeg også forstået hr. Tommy Dinesen – så tror han jo faktisk, at bildelen kommer til at forrente sig, så derfor er det, der står her, måske ikke helt korrekt.

I øvrigt er jeg enig i – og det var også derfor, jeg nævnte, at jeg havde sympati for det her – at naturligvis skal den kollektive trafik tilgodeses på alle de måder, man overhovedet kan.

Jette Gottlieb (EL):

Ja, sympati og varme tilkendegivelser – og så døde smedens kar i mellemtiden.

Den debat, vi her har hørt, ligner jo den farce, vi vil få at høre, når Øresundsbroen står for tur. Fra borgerligt hold bliver vi med hr. Svend Heiselbergs ord kaldt miljøflippere og togfanatikere. Vi kunne så svare igen med miljøsvin og bilfetichister, og så er den debat for så vidt overstået.

De borgerlige vil have broerne og motorvejene og det for enhver pris. Fra socialdemokratisk side har vi gang på gang fået at høre, at selve

formålet med broforbindelserne er at styrke den kollektive trafik, og at priserne og tilbagebetalingerne skal fastsættes, således at biltrafikken kommer til at finansiere den kollektive trafik. Kun på den måde kan man i øvrigt få bragt overensstemmelse mellem de pæne erklæringer og programpunkter, som man af hensyn til miljøet fyrer af ved festlige lejligheder.

I dag kan vi læse i Det Fri Aktuelt, at trafikministeren er stærkt optimistisk med hensyn til den kommende trafik – optimistisk vel at mærke med hensyn til økonomien. Der er sket nogle gevaldige trafikspring, konstaterer ministeren. Det er jo i sig selv noget vrøvl, al den stund der ikke er kørt én bil over broen endnu. Det, der altså henvises til, er, at foreningen til fremme af opportune trafikprognoser er kommet med nogle nye tal.

Sagen er jo, at man ikke kan prognosticere for noget, der er så politisk bestemt. Man kan politisk beslutte, hvordan det skal være, og det er reelt også det, der foregår. Derfor får vi så mange debatter om trafikprognoser, hvad enten det gælder Randers, Øresund eller Storebælt.

Når man altså formulerer en trafikprognose, der rummer en fordobling af biltrafikken, udtrykker det en politisk beslutning. Men er det virkelig det, man ønsker? Er det en opprioritering af bilismen på bekostning af den kollektive trafik? Eller skal man tage f.eks. de socialdemokratiske principbeslutninger fra kongressen i 1990 alvorligt, hvor det helt klart udtrykkes, at man vil opprioritere den kollektive trafik, at man vil tage Brundtlandrapporten alvorligt, at man tilsiger en halvering af bilismen, og at man i tilfælde af konflikt mellem økologiske hensyn og andre beslutninger til enhver tid vil vægte de økologiske.

På baggrund af disse prægtige principper skulle man jo tro, at Socialdemokraterne ville kunne benytte den chance, der ligger i at stemme for SF's dagsorden, der i det mindste kan betyde en lille forskydning i den rigtige retning af konkurrencen mellem den kollektive trafik og den private bilisme.

En aftale er en aftale, men en aftale kan vel også ændres, hvis forudsætningerne ændres, som f.eks. at den kollektive transport ikke får det forspring for bilismen, som er forudsat. Derfor burde Socialdemokratiet stemme for en sammenkobling af økonomien og for en tilbagebetaling over en 30-årig periode, og Enhedslisten stemmer i hvert fald for dagsordenen.

Arne Melchior (CD):

Helt ærligt så mener vi i CD, at formålet med denne forespørgsel har været både helt naturligt og helt tilladt at få fremsat det dagsordensforslag, som vi nu har liggende på bordet, og som bliver nedstemt med et drønende flertal – herunder CD.

Jeg kunne sagtens holde en ny, lang brotale om kollektiv trafik, som fru Jette Gottlieb gik stærkt ind for, om velsignelserne ved faste forbindelser, om miljø, om bilisme og alt det dér. Det skal jeg skåne Tinget for.

Jeg mener ikke, at denne forespørgsel, som hr. Ikast vist kom til at kalde for en høring et par gange, har frembragt noget særlig vigtigt nyt. Det havde hr. Tommy Dinesen sikkert heller ikke forventet. Han kunne have fået de samme oplysninger ved et samråd i Trafikudvalget eller bare ved et skriftligt spørgsmål eller en anmodning til trafikministeren. Men o.k., det er jo et af de værktøjer, vi har, og så er det da i orden.

I CD er vi nu som før overbevist om, at de faste forbindelser, vi nu er i gang med, vil vise sig at være af samme værdi og på samme måde velsignelsesrige for samfundet og dets borgere som de tidligere mange om end noget mindre faste forbindelser, som forrige generation byggede til os.

Resten af min ordførertale skal kun være et par små replikker til noget, der er blevet sagt.

Hr. Tommy Dinesen har da ret i, at selv om han og hans parti ikke er med som aftalepartner, har han da lov at diskutere den aftale, det forlig, som vi dengang indgik, og som vi stadig holder fast ved; vist har han da lov til det; det manglede bare andet. Men han optrådte ligesom en venlig politibetjent for at fastholde os på dydens rette sti, og det er det, jeg mener han egentlig ikke er den rette til, og vi har slet ikke behov for en nok så venlig politibetjent. Det skal vi nok finde ud af.

Så vil jeg gerne sige til hr. Donner, at det bliver altså ikke rigtigere af at blive gentaget. Han kunne ikke imødegå min påstand om, at der aldrig har været noget privat tilbud, kun at han havde hørt noget om Deutsche – jeg fik ikke rigtig fat i, om det var Bundesbahn eller det var Bundesbank. Det har aldrig nogen sinde foreligget andet end i hr. Donners og hans partifællers fantasi. Men det er da muligt, at der har stået tre linjer i en eller anden avis for neden på næstsidside om det. Det bliver det nu ikke rigtigere af. Ingen i dette land eller i udlandet har været i tvivl om, at denne store, faste forbindelse skulle

opføres. Og ingen har været uvidende om, at de var hjerteligt velkomne til at vise deres interesse; ingen har vist en sådan interesse.

Så vil jeg endelig sige til fru Jette Gottlieb, som siger, vi er nogle partier, der ønsker alle mulige motorveje og broer uanset prisen. Det kan jeg demtere. Det er en helt forkert opfattelse hos fru Gottlieb.

Og så sagde fru Gottlieb noget om, at der ikke kunne være sket et trafikspring, for der er ikke kørt nogen over den endnu ikke færdiggjorte bro. Det var vist heller ikke det, trafikministeren sagde. Men han sagde, der var sket et trafikspring, der var større, end nogen havde forudsagt, også inden vi har fået den faste forbindelse. Hvis jeg husker tallene ret udenad, er der i de sidste 10 år sket en forøgelse af tilbagelagte personkilometer i dette land med 30 pct. Så er det ikke helt uberettiget at forvente, at når de faste forbindelser er en realitet, vil trafikken pr. bil og pr. tog, både for mennesker og for gods, yderligere stige væsentligt.

Det er altså i denne forventning og formodning, vi er i øjeblikket. Skulle andet blive bevist, må vi jo til den tid være kloge nok til at disponere efter den viden, vi så har til den tid.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg skal beklage, at det er undgået hr. Arne Melchior's opmærksomhed, at Trafikudvalgets medlemmer har fået tilsendt forslaget til Femernforbindelsen udarbejdet af store firmaer med finansieringsforslag m.v. Men det var jo, dengang hr. Arne Melchior var trafikminister og havde travlt med andre ting, f.eks. at modtage Anders And og optræde sammen med syngepiger og lignende og danse med damer på Odense Banegårdsplads.

Det er klart, at man kan ikke overkomme det hele, og det forlanger jeg heller ikke, men jeg vil selvfølgelig sørge for at finde det projekt frem og overdrage det til hr. Melchior. Jeg tror endda, en af de foreninger, som Trafikudvalget snart skal besøge, er medforslagsstiller til dette projekt, så det er muligt, vi får det forelagt dér.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det er ikke, fordi jeg vil ødelægge dagen for hr. Donner, men det er Storebælt, vi taler om.

Formanden:

Hr. Arne Melchior for en kort bemærkning, og jeg håber, at hr. Arne Melchior hørte, hvad hr. Kaj Ikast sagde.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ja tak, hr. formand, og jeg skal gøre det uendelig kort.

Jeg kan ikke helt bare modtage beskyldninger for ikke at skulle have passet mit arbejde, medens jeg var trafikminister. I så fald er hr. Donner til dato den eneste – og jeg har da arge modstandere nok og havde det i de fire år dér i anledning af, hvad jeg gjorde, og hvordan jeg gjorde det; det er helt fint – der påstår, at jeg ikke passede mit arbejde.

I øvrigt modtog jeg altså Anders And i lufthavnen på statsministerens vegne. Han havde tilsagt at ville gøre det, men blev forhindret i det af et officielt besøg fra udlandet, og som lufthavnens minister trådte jeg så ind. Det skal hr. Donner aldeles ikke misunde mig, heller ikke syngepigerne. Er der flere af dem, der vil stille op, så er jeg til rådighed igen og kan dog passe mit arbejde her i Tinget.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Hvis hr. Arne Melchior opfattede mit indlæg som en kritik af hr. Arne Melchior's arbejde, og at jeg skulle have givet udtryk for, at hr. Arne Melchior ikke passer sit arbejde, så vil jeg gerne give min uforbeholdne undskyldning, det var absolut ikke meningen, for jeg kan da godt se det vigtige i at modtage Anders And i lufthavnen og danse med en dame i anledning af et postorkestres indvielse eller noget andet.

Men med hensyn til det, hr. Arne Melchior sagde om de private projekter – og det er så også henvendt til hr. Kaj Ikast: Det var private projekter i al almindelighed. Jeg ved godt, at det sted, hr. Kaj Ikast ønsker at der skal ske uheld, for at økonomien skal blive forbedret, er på Storebælt og ikke andre steder.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Man må sige, at et så stort projekt som Storebælt og den store betydning, det har for infrastrukturen i Danmark, er vel betydningsfuldt nok til at kunne bære en forespørgselsdebat i Folketinget.

Imidlertid er jeg fuldstændig enig i det, hr. Arne Melchior sagde, og jeg må tilstå, at der ikke er kommet meget nyt frem. Men jeg skal

alligevel opholde mig ved nogle af de bemærkninger, der er kommet, uden at jeg dog vil love at kunne komme med et lige så humoristisk indlæg som mange af dem, der er gået forud for min svartale her.

For det første vil jeg gerne sige, at der har jo været en debat om den fremtidige finansiering af Storebæltsforbindelsen. Hr. Jens Jørgensen rejste den fuldstændig solo, kunne jeg forstå på hr. Kaj Ikkasts indlæg, uden dækning overhovedet i den konservative folketingsgruppe, men formentlig med lokalpolitiske formål for øje.

Imidlertid vil jeg gerne sige, at jeg på det skarpeste vil tage afstand fra det, hr. Jens Jørgensen har udtalt, også til pressen: at det var en hamrende ulogisk finansieringsform, vi har fundet frem til, ved at brugerfinansiere Storebæltsforbindelsen. Jeg mener, at det er en utrolig logisk form. Den er i alt fald logisk i den forstand, at man ikke havde fået et flertal her i Folketinget for den faste forbindelse, medmindre man havde besluttet at lade forbindelsen brugerfinansiere. Derfor er det en aldeles fornuftig logisk beslutning. At den så tilmed også er økonomisk sammenhængende i en grad, som ser vældig robust ud, er endnu bedre.

Det er jo således, at vi har visse bestanddele, som vi kan sige noget ganske fast om, for det er der lovgivet om. Det er sådan, at tunnelen og jernbanedelen af vestbroen i loven er forudsat tilbagebetalt på 30 år. Det ligger fast nok.

Det er også således, at brugerbetalingen er fastsat med udgangspunkt i det niveau, som færgetaksterne er på i dag, og dér kan vi sige, at med de prognoser, som ser ud til at være overordentlig robuste, som A/S Storebæltsforbindelsen har udarbejdet, kan vi tilbagebetale vejdelene på skønnet 14 år. Der er ingen, der kan vide, som hr. Arne Melchior sagde det, om tallene holder. Det er umuligt at forudsige, men det, vi kan sige, er, at det ser vældig robust ud.

Lad mig blot komme med et par enkelte tal. For så vidt angår trafikudviklingen på Storebælt, personbiler overført, har der været et vældigt trafikspring. Det hænger noget sammen med den måde, hvorpå vi har indrettet vores samfund, netop at trafikken udgør en væsentlig del af den måde, vi i Danmark organiserer både vores privatliv, vores fritidsliv og vores erhvervsliv på.

Vi har det sådan, at vores erhvervsliv specialiserer sig mere og mere, og det betyder, at vi i højere og højere grad bruger underleverandører til virksomhedernes egentlige forretningsområ-

de. Det medfører øget transport. Samtidig medfører det naturligvis også – og det skal vi glæde os over – en øget værditilvækst i de virksomheder, som producerer. Dermed kan vi få et bedre afkast i virksomhederne, højere løn, bedre muligheder for fritid osv. Det giver altså sammenlagt – og nu siger jeg det meget kort – en øget trafik.

Vi kan fra 1984 til 1994 se en vækst i overførte personbiler fra knap 1,7 mio. pr. år til 2,6 mio. pr. år. Det er en ganske kraftig vækst. Det er klart, at vi ser en endnu stærkere vækst i 1994. Det skyldes naturligvis de positive konjunkturer, som også afspejler sig direkte i trafikmængden, der overføres på Storebælt.

For så vidt angår overførte togpassagerer, har udviklingen ikke været så positiv fra 1984 og frem til 1992. Det har stort set været uændret på lige godt 4 mio. passagerer pr. år. Men her har vi heldigvis – heldigvis for den kollektive trafik muligheder for udvikling – set et meget kraftigt trafikspring fra 1992 til 1994 fra disse ca. 4 mio. til nu i 1994 4½ mio. passagerer overført pr. år.

Det tilskriver jeg ikke mindst IC 3-togenes succes. Og med det in mente er det værd at huske på, at den kollektive trafik får nogle ganske gode muligheder, i forbindelse med at vi tager den faste forbindelse over Storebælt i brug, samtidig med – og det er ikke mindst et svar til fru Jette Gottlieb – at vi igennem finansieringen af Øresundsforbindelsen får finansieret de danske landanlæg, således at vi får togforbindelse mellem Jylland uden stop, for så vidt angår tilkørsel og frakørsel ved færge, og direkte til Kastrup Lufthavn.

Det repræsenterer samlet set nogle enormt store investeringer i den kollektive trafik muligheder. Jeg er stensikker på, at den kollektive trafik i form af jernbane får en ganske stor konkurrencedygtighed i forhold til ikke mindst flytrafikken, når hele dette system bliver sat i værk. Det skal lægges oven i en ganske fornuftig aftale, der styrker den kollektive trafik jernbaneinvesteringer for 1995-1998, som indgås som en del af finanslovaftalen i 1995, hvor vi satser bevidst på sammen med de store investeringer, der foregår på Storebælt og Øresund og de danske landanlæg på Amager, at styrke den kollektive trafik konkurrenceevne.

Så taler fru Jette Gottlieb om det forfærdelige i, at der er forudsat et trafikspring for så vidt angår den overførte biltrafik. Det er korrekt, at de prognoser, vi arbejder med i øjeblikket, viser, at vi vil få en årssdøgntrafik på 15.000 personbiler over Storebælt om året.

Hvad er 15.000 personbiler og dette trafikspring, som fru Jette Gottlieb ikke kan lide? Ja, det svarer til halvdelen af det antal biler, der kører over Lillebæltsbroen pr. år. Halvdelen af den trafik! Det er ikke noget voldsomt set med mine øjne, og det er ikke fantastisk meget mere – faktisk kun 3.000 mere – end dem, der benytter Svendborgsundbroen daglig. Det burde ikke kunne forskrække – end ikke fru Jette Gottlieb.

Men kendsgerningen er, at danskerne af hensyn til mulighederne for at kunne søge arbejde, hvor det er mest hensigtsmæssigt, uddannelse, hvor det er mest hensigtsmæssigt, og af hensyn til deres fritidsaktiviteter bruger personbilen ganske meget. Derfor kunne man måske konkludere på den måde, at man gør klogt i at se i øjnene, at bilen er kommet for at blive. På det grundlag er der mulighed for fornuftige overvejelser og beslutninger om den kollektive trafik fremtid.

Hr. Tommy Dinesen er frygtelig nervøs på DSB's vegne: Hvorledes skal det nu gå med den kollektive trafik betaling i de kommende år? Og hr. Tommy Dinesen refererer unavngivne kilder i DSB for at skulle være nervøse.

Til hr. Tommy Dinesen og andre nervøse sjæle vil jeg gerne sige, at der sandelig ikke er nogen grund til at være nervøs, så længe jernbanen ligger folketingsmedlemmerne og de valgte partier her på Christiansborg så meget på hjerte.

Vi har nu på området DSB's økonomi for 1995-1998 lavet en aftale, der netop går på det, hr. Tommy Dinesen efterlyste, nemlig en betalingsprofil for DSB's benyttelse af jernbaneforbindelsen over Storebælt, der er sammenlignelig med den, der skal gælde for DSB over Øresund, nemlig en lumpsum, et grundbeløb, som efter min opfattelse er fair i forhold til de muligheder, DSB har for øgede indtægter.

Det ser fornuftigt ud i 1997 og i 1998. Hvad skal der så ske derefter? Ja, da har vi jo besluttet, at det vil vi tage op til en forhandling i lyset af de indvundne erfaringer i 1998.

Så er hr. Tommy Dinesen meget nervøs for, at det kan betyde, at betalingerne bliver meget, meget, meget større i de kommende år. Til det vil jeg gerne sige, at det kan man ikke sige noget om; det afhænger af de konkrete forhandlinger. Det er korrekt, at der er en lov, der siger, at jernbanedelen skal betales tilbage på 30 år, men jeg kan sige til hr. Tommy Dinesen i et forsøg på at gøre ham lidt mere rolig, at jeg kan anvise mindst 2-3 muligheder for at finansiere DSB's betaling af Storebæltsforbindelsen uden at ændre på loven.

Tag det roligt, hr. Tommy Dinesen! Vi skal nok finde en fornuftig model også for DSB's betaling. Og jeg kan love, at regeringen er meget optaget af, at jernbanetrafikken får de bedste konkurrencebetingelser stillet til rådighed i forbindelse med ibrugtagning af de faste forbindelser.

Vi ser det som miljørigtigt, som en trafikikkerhedsmæssigt rigtig transportform – ikke mindst mellem landsdelene. Og i det samlede system, vi får skabt i forbindelse med ibrugtagning af Storebæltsforbindelsen og lufthavnslinens ibrugtagning i 1998, har vi alle gode kort på hånden. Vi får en fremragende konkurrenceevne, og vi er naturligvis indstillet på at fastholde den konkurrenceevne af hensyn til miljø og af hensyn til trafikikkerhed.

Tommy Dinesen (SF):

Ministeren vil gerne berolige mig, og det er da også helt i orden. Nu har vi rejst den her debat, men jeg må sige, at jeg ikke ved, om jeg er blevet beroliget. Altså, når vi for år tilbage her i Folketinget vedtager – alle partier undtagen Fremskridtspartiet – at A/S Storebæltsforbindelsen snarest udarbejder forslag til ændring af DSB's betaling for benyttelse af forbindelsen set i lyset af de forsinkelser, der har været, eftersom der er sket betydelig flere forsinkelser siden, og eftersom det har kostet 2,5 mia. kr., der med renter bliver 5 mia. kr., så betyder det ikke noget – det siger også hr. Kaj Ikkast – det er peanuts det her. Jeg må indrømme, at sådan har jeg det ikke, og jeg er heller ikke blevet overbevist om noget andet.

Den aftale, der ligger mellem de sædvanlige partier, bropartierne, og dem, der står bag finansloven, har man jo netop skrevet, at DSB fortsat skal betale jernbaneforbindelsen over 30 år fra ibrugtagningstidspunktet. Men man skriver også, at Storebæltforbindelsens vejdel ikke må blive påvirket, og det er jo det, vi fra SF's side prøver på, fordi vi mener, der er nogle gode kræfter, bl.a. i Det Radikale Venstre og vel også i Socialdemokratiet, der mener noget med, at den kollektive trafik skal blomstre op eller skal have et forspring. Det forspring er også væk, men det betyder altså heller ikke noget.

Så vi ser, hvad der sker, men som jeg har sagt før, og som jeg gerne vil gentage: Jeg tror, at om 2 år står bropartierne i den situation, at de er nødt til at give SF ret i det forslag, som vi har fremsat, og så kan vi selvfølgelig sige: Hvad sagde vi? Men det kan vi ikke bruge til så meget nu.

Så skal jeg kort kommentere nogle af ordførerne. Hr. Kaj Ikkast sagde, at SF ikke havde sagt ret meget om, at det var blevet bedre på Storebælt, og hvorfor vi nu ikke var lidt positive, osv., osv. Dertil skal jeg sige: Lad os nu se om nogle år, hvordan det er. Det afhænger jo af meget. Det afhænger af strøm, det afhænger af vejr og vind, men hvis det bliver bedre, så skal vi da gerne gå ud og rose bropartierne. Men det er ikke sikkert, at man siger det oppe i den indre del af Østersøen. Det er jo dem, der får balladen, hvis vandet ikke kan komme frem og tilbage.

Det er også blevet sagt, at man har løst beskæftigelsesproblemet. Korsørs borgmester var bl.a. herinde i går. Han har været herinde flere gange. Han har i hvert fald ikke fornemmelsen af, at det, der står i loven om, at man skulle have erstatningsarbejdspladser, er blevet til noget.

Hr. Poul Andersen fra Socialdemokratiet synes jeg var mere forstående over for de problemer, som vi fra SF's side har rejst. Jeg mener at kunne høre, at der var en forståelse, og at man måske på et senere tidspunkt må tage de her problemer op, og så må vi jo så se, om de andre partier vil være med til det. Der er jo ingen tvivl om, at ingen af dem – i hvert fald ikke de borgerlige partier – vil være med til at tage nogle penge fra bildelen og føre dem over til den kollektive trafik, hvis det er det, der er tale om. For det er her, problemet er på længere sigt. Hvis bildelen er betalt om 14 år og bliver gratis og man stadig væk på togdelen skal betale i 30 år, så får man en skat på den kollektive trafik, som hvert fald ikke er fremmende, og som hvert fald ikke vil gøre, at den kollektive trafik bliver konkurrencedygtig.

Dér var hr. Svend Heiselberg inde på, at privatfærgerne måske nok klarer den. Jeg vil godt sige, når man ser de tal, som man har fra de private overfarter, f.eks. Mols-Linien, hvor Trafikudvalget i sommer havde et møde med direktøren for Mols-Liniens bestyrelse, og de tal, som DSB fremfører som argument for, at de får et trafikspring, holder altså ikke, når det er Mols-Linien, der er ude at investere. De er ude at investere milliarder, og jeg tror også, at når de har nogen, og når de går ud og investerer adskillige milliarder i det her, så har de vel også nogle prognoser, som de regner med er rigtige. Men det vil så blive afgjort, når forbindelsen bliver færdig, hvem der får ret i det her.

Hr. Kaj Ikkast er jo glad for den her forbindelse. Det er der ikke noget at sige til. Jeg kan forstå, at den knowhow, som Danmark har fået ud

af det her, er, at hvis der er andre, der bygger tunneler og de får vand i dem, så bare ring. Så kommer vi med det samme. Vi ved nemlig, hvad der skal gøres.

Hr. Kaj Ikkast var også inde på, at DSB i sin tid, da det her blev lavet, sagde, at DSB ville eje togforbindelsen, når den engang var tilbagebetalt. Til det kan man jo kun sige, at DSB i dag har en anden holdning, og fordi man har ment noget engang, behøver det jo ikke at være rigtigt i dag.

Jeg skal ikke sige noget til hr. Ole Donner. Han vil jo stadig væk have det her privatiseret, men til fru Vibeke Peschardt vil jeg godt sige, at det var jo sådan en blød tale. Det var rarere, synes jeg nok, før, hvor man havde De Radikale med, når der blev diskuteret de faste forbindelser, så vidste man ligesom, at så var der sådan mere knald i udtalelserne. Det er der altså ikke mere. De Radikale er jo en del af finanslovforliget, og det betyder selvfølgelig, at man er bundet.

Så vil jeg sige tak til fru Jette Gottlieb, der i hvert fald vil stemme for det forslag, vi har fremsat, og som vi selvfølgelig mener er rigtigt.

Så skal jeg sige til hr. Arne Melchior, som sagde, at der var ikke noget nyt i det her: Nej, det er meget muligt, at der ikke er noget nyt i det, men det er vel heller ikke det, der er det afgørende. Det afgørende er, at vi får en debat og så får prøvet af, om der måske var noget nytænkning hos bropartierne. Men det kan jeg forstå der ikke er. Alt er godt, selv om det har vist sig indimellem, at det ikke var særlig godt, så det, der blev sagt i 1983, fortsætter altså bare derudad.

Der var altså ikke noget nyt fra bropartiernes side. Dér, hvor der er noget nyt, er måske fra SF's side, hvor vi går ind og vil være med til at tage et ansvar. Selv om det ikke er os, der har stemt for den her forbindelse, så vil vi godt fortsat tage et ansvar, når det drejer sig om den kollektive trafik.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 32 af Tommy Dinesen (SF)(se foran) forkastedes, idet 14 (SF og EL) stemte for, 94 (S, V, KF, FP, RV og CD) imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 154: Forslag til lov om anvendelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger om EF-sortsbeskyttelse.

Af landbrugs- og fiskeriministeren (Henrik Dam Kristensen).
(Fremsat 25/1 95).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Frederik Nørgaard (S):

Ved fællesskabsrådsforordningen vedtaget i EF i 1994 om sortsbeskyttelse har Fællesskabet etableret en beskyttelse af plantenyheder på fællesskabsplan. Forordningen pålægger medlemsstaterne at træffe egne foranstaltninger for at sikre, at der for krænkelse af EF-sortsbeskyttelse indføres de samme strafbestemmelser som i den nationale lovgivning – for Danmarks vedkommende i lov om plantenyheder. Her er der bødestraf for dem, som krænker en plantesorts ejers rettigheder.

Det skønnes hensigtsmæssigt, at der etableres en generel bemyndigelse for landbrugs- og fiskeriministeren til ved en bekendtgørelse at kunne fastsætte en strafhjemmel.

Administrationen af forordningen vil blive varetaget af en dertil oprettet myndighed, nemlig EF-sortsmyndigheden. Denne myndighed kan i lighed med alle andre anmelde overtrædelse af forordningen, men det er dansk politi og anklagemyndighed, der skal behandle anmeldelserne. Rådsforordningen griber ikke ind i medlemsstaternes ret til at etablere eller opretholde lovbestemmelser om national plantenyhedsbeskyttelse sideløbende med en EF-sortsbeskyttelse. Den danske lovgivning på området vil derfor blive opretholdt, og sortsejernerne kan derfor frit vælge, efter hvilke regelsæt de ønsker en plantenyheds beskyttelse.

Socialdemokratiet kan støtte forslaget, som det foreligger, og vil medvirke til en hurtig sagsbehandling.

Jens Kirk (V):

Venstre kan støtte lovforslaget, hvori dansk lovgivning koordineres med EU's lovgivning på dette område, som vedrører beskyttelse af plantenyheder og sortsejernes rettigheder. Et enkelt spørgsmål har jeg dog: Hvor mange skal der

mon ansættes i den myndighed, der skal forestå rådsforordningen i EU? Svaret kan eventuelt oversendes skriftligt.

Kaj Ikast (KF):

Da vores ordfører, hr. Kent Kirk, ikke kan være til stede, skal jeg på mit partis vegne sige, at vi giver den fulde støtte til dette forslag.

Kristen Touborg (SF):

Helt så kort som den forrige ordfører vil jeg ikke love at gøre mit indlæg, selv om det ikke bliver langt. Det er vel egentlig også sådan, at lovforslaget, som det er fremsat, selvfølgelig lægger op til meget korte ordførerskaber, for det eneste, det faktisk går ud på, er jo at fastsætte de strafbestemmelser, som er nødvendige for at anvende forordningen om EF-sortsbeskyttelsen her i landet.

Men jeg er måske nok lidt skuffet over, at ministeren ikke lige i lovforslaget ridser baggrunden op. Vi er i hvert fald nogle nye medlemmer herinde i Folketinget, der ikke har haft mulighed for at vide, hvordan forhistorien til det her er, så det kunne jeg måske godt tænke mig, om ministeren ville redegøre lidt nærmere for, altså hvordan vi er nået hertil, hvor vi er.

Jeg har forstået, at de stridspunkter, der har været, bl.a. var noget med, om en landmand har ret til at så egen høst uden at skulle betale forædleren licens i den forbindelse.

Men jeg kan på SF's vegne sige, at vi vil gå ind i en positiv behandling, og vi agter at støtte forslaget. Men jeg efterlyser altså lige, at vi får en lille smule mere begrundelse for det her lovforslag.

Aage Brusgaard (FP):

Det fremgår af forslaget, at EU har pålagt os at indføre straffebestemmelser for overtrædelse af reglerne om EF-sortsbeskyttelse svarende til dem, der allerede gælder for overtrædelse af lignende bestemmelser i vores egen lovgivning.

Jeg har hæftet mig ved, at det også fremgår af forslaget, at vedtagelsen af det ikke griber ind i vores egen ret til at etablere eller opretholde lovbestemmelser om en national plantebeskyttelse sideløbende med EF's sortsbeskyttelse.

Plantenyhedsloven, som også Fremskridtspartiet i sin tid støttede og stemte for, vil derfor blive opretholdt, og sortsejernerne kan også i fremtiden frit vælge, efter hvilket regelsæt de ønsker en plantebeskyttelse opretholdt.