

**Afstemning**

Lovforslaget vedtoges med 121 stemmer (S, V, KF, SF, RV, FP, CD og DF) mod 5 (EL og Flemming Oppfeldt (V)).

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**8) Tredje behandling af lovforslag nr. L 94:****Forslag til lov om Banestyrelsen m.v.**

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).

(Fremsat 27/11 96. Første behandling 3/12 96. Betænkning 12/12 96. Anden behandling 18/12 96).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

**Afstemning**

Lovforslaget vedtoges med 111 stemmer (S, V, KF, SF, RV og CD) mod 11 (FP, EL og DF).

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**9) Tredje behandling af lovforslag nr. L 95:****Forslag til lov om ændring af lov om DSB Rederi A/S.**

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).

(Fremsat 27/11 96. Første behandling 3/12 96. Betænkning 12/12 96. Anden behandling 18/12 96).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

**Afstemning**

Lovforslaget vedtoges med 121 stemmer (S, V, KF, SF, RV, FP og CD) mod 6 (EL og DF).

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**10) Tredje behandling af lovforslag nr. L 96: Forslag til lov om ændring af lov om DSB Bussers A/S.**

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).

(Fremsat 27/11 96. Første behandling 3/12 96. Betænkning 12/12 96. Anden behandling 18/12 96).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

**Afstemning**

Lovforslaget vedtoges med 121 stemmer (S, V, KF, SF, RV, FP og CD) mod 6 (EL og DF).

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**11) Tredje behandling af lovforslag nr. L 97: Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt.**

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).

(Fremsat 27/11 96. Første behandling 3/12 96. Betænkning 12/12 96. Anden behandling 18/12 96. Tillægsbetænkning 18/12 96).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg er selvfølgelig ked af, hvis jeg ødelægger julen for hr. Svend Auken, hr. Arne Melchior, hr. Svend Heiselberg og hr. Kaj Ikkast, for det, jeg siger nu, er jo ret trist. Baggrunden er, at man nu nedsætter taksterne med godt og vel 50 pct. på Storebælt. Det er jo det, som Bilfærgernes Rederiforening fortalte udvalget forleden dag, da de havde foretræde.

Jeg må nok sige, at det jo var arkitekterne for Storebælt, jeg nævnte først. For godt og vel 10 år siden sagde vi jo fra SF's side, hvad der ville ske, nemlig at færgerederierne og de 2.000 ansatte, der er, nu vil ryge ud i arbejdsløshed. Og det er jo i hvert fald rigtigt. Vi ser, at når man sætter taksterne ned ikke med 20 pct., men med 50 pct., så er der ikke nogen, der kan overleve det.

Hvad jeg ikke vidste for 10 år siden, var, at DSB Gods ganske givet heller ikke kan leve op til den takstnedsættelse, der nu bliver på billeden. Det er jo trist, for det betyder, at det er 3.000 lastbiler, der nu kommer ud på vejene hver dag – det er det, der normalt kører på skinnerne. Og et trafikspring på Storebæltsforbindelsen for personbilernes vedkommende på 50 pct. er jo ret trist. Det giver i hvert fald betydelig mere forurening. Det tror jeg ikke den nuværende miljøminister havde tænkt sig for godt og vel 10 år siden.

Ikke nok med det, man kan så konstatere, at DSB nu i det år, vi kommer ind i, sætter 2.000 mand på gaden, altså dem, der har været på færgerne. Oven i købet kan man se, at de to ruter, som ifølge forslaget skulle overleve, nemlig Spodsbjerg-Tårs og Molslinien, med baggrund i takstnedsættelsen vil få det meget svært. De ryger altså nu på statsstøtte, og det synes jeg er flot, at nogle af de borgerlige partier nu har

taget nogle velfungerende rederier, så de nu ryger over og skal have statsstøtte. Det er jo det, de selv siger, det står jo i loven, og de kan i hvert fald ikke klare den takstnedsættelse, der er her.

Som sagt sagde vi det her for 10 år siden fra SF's side. Jeg havde ikke håbet på, vi fik ret, men det må jeg desværre konstatere at vi fik.

**Arne Melchior (CD):**

Hr. Tommy Dinesen frygt for arbejdsløshed på grund af en fast forbindelse over Storebælt minder mig om min ungdoms diskussioner, hvor man gerne fra visse sider ville blive ved med at grave grøfter med spader og ikke med maskinkraft. Det er en længst forældet og helt forfejlet, jeg kan ikke lide ordet reaktionær, men skal vi så sige bagstræberisk og drønkonstruktiv måde at se på tingene på. Det er klart, at da vi afskaffede hestevognen, blev der jo en masse kuske og en masse staldpassere ledige, for nu var der ikke brug for hestene mere, nu gik vi over til maskinerede hestekræfter. Og dog har det, bortset fra trafikulykkerne, været en nødvendig ting for samfundet at gøre noget sådant.

Jeg vil tillade mig at sige til min gode ven hr. Tommy Dinesen, som jeg respekterer meget for hans ildhu, at hverken han eller jeg eller nogen anden kan sige noget som helst med sikkerhed om, hvordan det vil gå. Sådant er det nu engang, når man indfører nye ting.

Ved andenbehandlingen var hr. Jan Kørpe Christensen inde på, at han ikke var sikker på, at prognoserne ville holde. Jeg måtte ærlig talt le lidt, men der var så meget på programmet, at jeg ikke ville ulejlige Tinget den dag, men hvem kan være sikker på prognoser? Vi har lige vedtaget en finanslov; hvem kan være sikker på, når vi står her om et år, at den har holdt, måske er den fraveget med så og så mange procent? Det ved vi ikke noget om.

Til hr. Tommy Dinesen vil jeg sige, at man aldrig nogen sinde kunne begynde på noget nyt, vi ville aldrig nogen sinde have fået gas eller elektricitet indført, hvis man bare skulle gå efter prognoser og eventuelle folkeafstemninger. Sådant er det ikke.

Et stort flertal her i Tinget er overbevist om, at der er dynamik, at der er fremskridt i denne faste forbindelse, såvel som der har været det i samtlige hundredvis af dem, der er bygget over hele kloden i de sidste 50-100 år. Storebælt bliver ikke den første, om hvilken man vil sige, at den var overflødig, eller at den skabte mere skade end gavn. Det vil gå modsat.