

[Dohrmann]

En undskyldning kunne det naturligvis have været, hvis vi havde haft en stor stak penge til bare at bruge løs af, men det har vi jo ikke. Vi ved jo udmærket godt – og den, der først og fremmest ved det, er finansministeren – at der skal skæres i de kommende år; vi kan ikke fortsætte med at stifte gæld. Derfor burde denne forbindelse, hvis den skal etableres på nuværende tidspunkt, naturligvis have været finansieret fuldt ud af private, som så skulle kunne opkræve de nødvendige gebyrer for at få deres indskud finansieret.

Man er jo allerede begyndt at bruge løs af pengene, inden loven er vedtaget. Vi har set de meget dyre annoncer, og vi har set, at der er blevet ansat folk. De får 700.000–900.000 kr. i løn om året. Vi har også hørt kritikken fra miljøside, og den er da absolut også berettiget, synes jeg, men den forsøger man at bagatellisere ved at sige: det går nok, og vi har foretaget alle de nødvendige undersøgelser.

Dette er en af de største fejltagelser, dette Folketing har begået inden for de seneste ti år i hvert fald, når man nu om et øjeblik vedtager det sammensurium af forlig, man her har fået. For som sagt: det er en regulær sag at mene, at vi skal have en fast forbindelse over Storebælt, men jeg tror end ikke, at de, der er dårligst til regning her i Folketinget, på nogen som helst måde kan få et fornuftigt økonomisk resultat ud af at etablere en fast forbindelse over Storebælt, som kun DSB kan benytte, mens vi fortsat skal sejle bilerne over, og det bliver konsekvensen af det her. Derfor burde regeringspartierne have holdt fast i, at de to etaper naturligvis skulle fuldføres samtidig, men lad mig så også tillade mig at sige, at hvis man havde holdt fast i det, var der intet forlig blevet indgået, for så var Socialdemokraterne aldrig gået med til det, og derfor er mindesmærket over denne såkaldt borgerlige regering, der hylder det private initiativ, at den nu sørger for, at DSB får det monopol, de har tørstet efter i mange år. Det kunne Socialdemokraterne ikke få flertal for. Jeg vil ikke ønske de borgerlige partier til lykke – tværtimod. Det er en skam, at der skal gå så mange år, inden vi kan drage dem til ansvar for det. Men det er jo en kendsgerning her i Folketinget, at sådan går det altid.

**Elisabeth Bruun Olesen (VS):**

Hr. Dohrmann sluttede sin tale med at begræde, at det, vi nok endte med at få, var en jernbanetunnel, og så kunne bilerne sejle med færgerne derover. Jeg har da et meget bedre forslag: lad os starte med at bygge den jernbanetunnel, og lad os så bygge den sådan, at bilerne kan komme over gennem jernbanetunnelen, så vi får en biltogstunnel-løsning. Det er meget billigere, og jeg gad nok se den regering, der, når dagen kommer, bruger 8–9 mia. kr. på noget, den kan få for 1½ mia. kr. Det er både den smarteste løsning og den enkleste løsning, så det synes jeg man skulle tænke godt og grundigt over i de år, der nu går.

VS synes, det er et ganske tåbeligt kompromis, der er lavet – en fuldkommen molboagtig konstruktion. Det er en løsning, som er uforholdsmæssigt dyr. Den kommer op på næsten 16 mia. kr. plus renter i byggeperioden. I den rapport, Nyboe Andersen lagde frem, opridsede han nogle meget billigere og meget mere rentable løsninger, bl.a. en biltogstunnel-løsning.

Den kunne der såmænd også være blevet skabt flertal for i dette Folketing, hvis Socialdemokratiet ikke partout skulle have lavet en aftale sammen med regeringen. Så havde man kunnet spare en utrolig bunke penge.

Englænderne kan nøjes med en tunnel, franskmændene kan nøjes med en tunnel af den art, og det går såmænd også udmærket igennem Alperne i biltogstunnel-løsningerne, så hvorfor det ikke også skulle kunne gå i Danmark, forstår jeg ikke.

Der er en masse økonomi i dette her. Da vi diskuterede det under anden behandling, var der megen diskussion om, hvem der snød hvem. Spørgsmålet er, som vi har været inde på det flere gange, finansieringsproblemet. Der vil ikke, så vidt jeg kan bedømme det, på noget tidspunkt være et flertal i Folketinget for at give penge til den løsning, man har valgt, så finansieringsproblemet står og blaffer i luften.

Ud over det har man valgt en løsning, hvor miljøproblemerne ikke er løst. Det vil sige, at man har lavet den dyrest tænkelige løsning, og at man har lavet den mest miljøfjendske løsning. Man har lavet en løsning, som efter finansministerens udsagn betyder, at der skal bygges færre ældreboliger og fær-