

[Dohrmann]

Hvem kommer så til at betale? Ja, i første omgang vil der ske det, som allerede er blevet nævnt her i dag, og som også bliver nævnt i Politiken i dag: vejnettet vil blive mishandlet, der er ingen penge til det. Det vil gå ud over ventelisterne på sygehusene; de vil blive endnu længere. Det vil komme til at gå ud over folkepensionisterne, de kan ikke få noget mere i folkepension. Alt sammen, hr. Arne Melchior – undskyld, jeg må ikke tale direkte – fordi vi havde en trafikminister, som absolut skulle have gennemført et prestigeprojekt. For det er jo prestige, det drejer sig om. Hvad har diskussionen i pressen gået på? Har den gået på det saglige og det fornuftige ved forbindelsen? Nej, det har den ikke. Den har gået på, hvornår dronningen skulle komme og klippe snoren over, osv. Det har været hovedargumenterne. Derfor kan jeg fuldt ud tilslutte mig de bemærkninger, der er faldet om forkromet prestigeprojekt.

Jeg vil endda gå så vidt som til at sige, at hvis man absolut vil sætte sådan nogle mindesmærker over sig selv, kan det gøres langt billigere. Jeg synes, det ville være langt bedre for samfundet, om vi blev enige om at bevilge de nødvendige penge til en buste eller en statue af hr. Arne Melchior. Samfundsmæssigt ville det være en god investering, hvis vi vel at mærke slipper for det, der her er udsligt til.

Vi stemmer som sagt imod ændringsforslaget, og vi beklager meget, at det går med dette prestigeprojekt, som det gør. Man sætter nogle ting i gang; det er man politisk næsten nødt til. Man er jo allerede begyndt med gennem dyre annoncer at ansætte folk til 700.000–900.000 kr. om året. Pengene ruller. Vi får måske en jernbaneforbindelse. Men en forbindelse, som også bilisterne kan benytte, kommer vi ikke til at se de første 25 år.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Vi havde ellers lovet, at dette skulle gå forholdsvis hurtigt, men nu kan jeg ikke blive siddende ned længere. Man taler her, som om 3 pct. af den investering, der er redegjort for i dette budgetforslag, vil ødelægge det hele.

Sortseeren dukker lige pludselig frem hos hr. Dohrmann. Han tror, at de store partier

går rundt og snyder hinanden. Hvor har han disse tanker fra? Den samarbejdsaftale, der er lavet i juni sidste år, er holdt til punkt og prikke i dette forslag, og hr. Dohrmann vil se, at det bliver kørt igennem ved tredjebehandlingen på tirsdag.

Hr. Dohrmann kalder det et prestigeprojekt. Hvis vi havde fortsat med sammenlagt færgefart, så ville det have været dyrere end det projekt, vi gennemfører i dag, hvis man regner udgifterne med fra i dag og indtil år 2020.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hr. Ikast hævder – det er blevet fremført nogle gange – at det er dyrere med færgefart. Det er regnet frem til år 2010, det er én ting; men jeg vil kalde det fup, når man regner den slags ting ud. For det første tager man ikke samfundsøkonomien med. Det gør man nogle gange, når det kan bruges, men man regner ikke med, hvis der er 5.000 mænd eller kvinder, der bliver arbejdsløse. Det er ½ mia. kr. på statsbudgettet, men de er overhovedet ikke med. Til gengæld laver man en udregning, der er baseret på, at fordi man nu ikke skal vente ½ time for at komme over Storebælt, så sparer samfundet ½ mia. kr. om året. Hvor kommer de penge fra? De kommer ude fra den blå luft. Når man laver den slags numre, så kan man få alting til at være rentabelt.

Jeg vil godt, mens jeg er her, spørge hr. Søgaard, om hr. Søgaard mener, at man ikke vil tage forliget op igen i tilfælde af, at rigets økonomiske situation skulle blive dårligere. Skal det her bygges under alle omstændigheder?

**Anden næstformand (Povl Brøndsted):**

Hr. Dohrmann har ordet for en kort bemærkning, og så går vi tilbage til ordfører-rækken.

(Kort bemærkning).

**Dohrmann (FP):**

Jeg kan godt fortælle hr. Ikast, hvad der bliver allerdyrest. Det allerdyreste bliver nemlig det, der er udsligt til nu, nemlig en jernbanetunnel, en fast forbindelse, som kun DSB kan benytte, samtidig med at man skal