

**Arne Melchior (CD):**

Hr. Dohrmann har iagttaget en buldrende tavshed. Han vil hellere have, at ordførerne skal gå op og buldre herfra og sige det, som vi nu har sagt igennem generationers debat og ikke mindst i de sidste mange år har gentaget igen og igen. Det kunne så passende gå på melodien: »Så tager vi den én gang til for hr. Dohrmann.« Jeg har fuld respekt for de ordførere, der ikke modtager denne opfordring til at danse efter hr. Dohrmanns pibe.

Når jeg alligevel ikke kan holde tand for tunge, skyldes det, at jeg finder, at afstemningen ved tredjebehandlingen ikke skal finde sted, uden at det er sagt til hr. Dohrmann – og jeg håber meget på, at han forstår det – at der er masser af gode argumenter for, at denne forbindelse skal bygges, og at det haster. Hvis hr. Dohrmann ikke kender argumenterne, kan han ikke forlange, at de skal gentages heroppefra. Han kan på biblioteket få udleveret de debatter, der har været holdt, og dér står rigeligt med gode argumenter.

Dertil kommer nu det beløb, som det ville koste at nedlægge det igangsatte arbejde; det vil koste noget i størrelsesordenen halve og hele milliarder kroner. Så det er bare et ekstra argument, men det er jo altså af den negative art.

Den faste forbindelse skal bygges af positive årsager, herunder også, at vi snart skal have en fast forbindelse over Øresund. Uden det, kan jeg godt sige, vil Københavnsregionen og store dele af Sjælland komme til at være meget, meget ringe stillet i fremtidens beskæftigelses- og erhvervsudvikling. Det er en af de mange grunde, som jeg godt vil benytte lejligheden til at fremdrage.

I øvrigt tror jeg ikke på, at det nu var sidste chance, som hr. Dohrmann siger, for jeg er da sikker på, at hr. Dohrmann og Fremskridtspartiet i næste samling og næste samling igen vil fremsætte nøjagtig det samme forslag med samme resultat: at spilde en masse tid.

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg må forstå det sådan, at man ikke kan få svar på de spørgsmål, som samtlige politikere, der er blevet spurgt, udtaler sig om i pressen. Jeg synes, det er en fantastisk situation at stå i, at alle og enhver udtaler sig om besparelser og Storebælt, og når man har en mulighed for at gå herop og forsvare sine synspunkter, gør man

det ikke. Det siger noget om Folketinget i dag, synes jeg nok.

**Dohrmann (FP):**

Jeg ved godt, at det med økonomi ikke interesserer hr. Arne Melchior så forfærdelig meget, men alligevel vil jeg godt spørge hr. Arne Melchior, om han ikke finder det foruroligende, at faktisk alle forudsætninger for det, man har vedtaget, altså for så vidt angår finansieringen, ser ud til at være totalt ændret i forhold til det, der blev oplyst over for Folketinget.

Vi ved, at den nye Lillebæltsbro blev 200 pct. dyrere end forudset. Vi ved i dag, at forudsætningerne for forøgelsen af bilparken, som man også har medtaget i beregningen, ikke holder. Derfor er hele grundlaget og alt det, som forligspartierne bruger som undskyldning for at anvende de mange milliarder, nemlig at brugerne skal finansiere projektet, faldet til jorden, og derfor ender vi i den situation, at projektet bliver langt, langt dyrere end oprindeligt beregnet. Det skal brugerne selvfølgelig til at betale, og når priserne når et vist niveau og det bliver så dyrt, at folk ikke vil betale de penge, hvad bliver så resultatet? Jo, så må staten træde til med nogle tilskud, og derfor er den påstand, at hele projektet bliver brugerfinansieret, forkert, og derfor bliver det i sidste ende skatteyderne, der kommer til at betale.

**Margrete Auken (SF):**

Vi kan høre, at vi ikke får svar på, om forudsætningerne for Storebæltsforliget er i orden. Men man kunne jo spørge i hvert fald hr. Arne Melchior, som i går i TV-Avisen klart sagde, at de besparelser, der var foreslået på DSB, ville være ødelæggende for DSB, om hr. Arne Melchior så ikke i det mindste ville sige: O.k., så lad os se, hvad der kan holde i det Storebæltsprojekt.

Der er en meget simpel måde at gøre det på, og det er at fjerne statsgarantien fra motorvejsdelen. Hvis man splitter projektet op, kan man endda gøre det for begge dele. Jernbanedelen skal såmænd nok klare sig, hvis man splitter det op.

Men det ville egentlig være interessant at høre – jeg har også spurgt Venstre før – hvad det er for en liberal regering, som giver statsgaranti til et projekt, der bliver kritiseret så meget for det økonomiske. Hvis det er så flot, som I siger, så