

### Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 123 stemmer.

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 3) Forespørgsel nr. F 7:

*Forespørgsel til trafikministeren:*

»Hvad kan regeringen oplyse om de økonomiske vilkår såvel for DSB som for A/S Storebælt på baggrund af, at man bygger en 6 kilometers motorvej, som skal stå tom i 3 år, at der er sket en drastisk ændring i konkurrenceforholdene for vejbroen som følge af Vognmandsrutens uforudset store markedsandel og den uventede vækst i løstrailertrafikken, samt at der er risiko for betydelige erstatningskrav efter regeringens forlig med EF om brud på licitationsbestemmelserne?«

Af Margrete Auken (SF) m.fl.  
(Forespørgslen anmeldt 12/10 89. Fremme af forespørgslen vedtaget 26/10 89).

### Begrundelse

**Margrete Auken (SF):**

Et af de tungeste miljøproblemer for fremtiden er trafikken. Flere og flere erkender, at hvis ikke der gøres noget radikalt ved selve trafikstrukturen, går det galt. . .

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

Der er én ad gangen, der har ordet!

**Margrete Auken (SF):**

Tydeligst er det sagt i regeringens handlingsplan for miljø og udvikling. Men den erkendelse er meget langt fra at trænge ind i selve trafikplanlægningen, hvis man overhovedet kan bruge så flot et ord om det, der foregår i dansk trafikpolitik.

Regeringens måde at behandle DSB på er nærmest udtryk for det modsatte. Man skærer i bevillingerne, og man løfter så at sige ikke en finger for at få Danmark bygget ind i det euro-

pæiske jernbanenet. Resultatet er da også, at Vesttyskland tilsyneladende har opgivet at få Danmark med. Kommer der overhovedet noget, bliver det over Sjælland alene; Jylland og Fyn hægtes definitivt af, hvis forbindelsen over Femer Bælt laves.

Det er tilsyneladende slet ikke gået op for regeringen, der håndterer alt, som om Danmark var alene i verden. Ingen kontakter, nedskæringer på DSB og samtidig en blind insistens på, at der skal hænges en vejbro oven i jernbanen på Storebælt i direkte konkurrence med den.

Var alle sikre på, at konkurrencebetingelserne ville blive fair, og at vejbroen var et sundt økonomisk projekt, der fuldt levede op til forventningerne i Storebæltsoven, ville belastningen på jernbanen måske kunne undgås. Men på grund af statsgarantien får vi ingen almindelig markedsafprøvning af soliditeten, og samtidig må vi forbløffet konstatere, at man tager det endog særdeles let, når man skal redegøre for den økonomiske situation.

Mindst tre faktorer af betydning for økonomien er kommet til, siden loven blev vedtaget. Den første er, at man bygger hele Vestbroen på én gang, selv om man sagtens kunne vente og bygge den etapevis, så motorvejen kom til senere. At den økonomiske forskel ved en etapevis udbygning ikke er sandsynliggjort, skyldes ikke – som jeg troede i går – at man først efter aftalens indgåelse ændrede på udformningen. Et svar fra trafikministeren viser, at A/S Storebælt aldrig har villet bygge broen etapevis, men allerede i udbudsmaterialet fastslog, at der skulle bygges på én gang.

Det er så groft et brud på aftaler og alt, at vi nok må tage en ekstraforestilling om det her i løbet af debatten.

Har man med denne sag at gøre, skal man altså ikke bare have et fast blik i øjnene og holde på lommerne, men også tælle fingrene bag efter, for selv om alle fingrene tilsyneladende er der, kan den ene vise sig at være en attrap.

Yderligere er der sket det, at Vognmandsruten nu har 30 pct. af lastbilerne og 20 pct. af personbilerne. Folk ser nemlig mere på pengene og mindre på tidsforbruget, end A/S Storebælt tror. Det er værd at bemærke, at der aldrig har været lavet brugerundersøgelser om folks vilje til at betale de høje priser; det går man bare ud fra at de vil. Det gør man også i det svar, trafik-