

**[Søgaard]**

dermed er risiciene jo lige store, enten det måtte være i starten eller i slutningen af byggeprocessen.

Jeg kan tilføje, at montageoperationen skal anbringe 62 elementer af den størrelsesorden, jeg her har nævnt, omkring 6 t, og at man påregner, at hver operation vil vare op til 6 timer, naturligvis afhængigt af vind og vejr, og strække sig over samlet 24–30 måneder.

Vi har også været inde på eventuelt at oprettholde et ekstra fæргеberedskab, som kunne overføre togene i denne periode, men de praktiske og økonomiske konsekvenser heraf har efter vor opfattelse ikke kunnet fremme denne fremgangsmåde.

Derfor er den valgte fremgangsmåde nok den mest praktiske, mest rationelle og bedste. Så vidt jeg ved, er der heller ikke nogen tilbud fra entreprenørside om en anden arbejdsgang end den skitserede, hvor vejdragerne altså indgår som en del af den samlede montage på vestbroen. Derfor har vi altså ment, at denne udvikling, denne planlægning, var den bedste.

Angående regeringens oplæg om DSB's økonomi i forbindelse med finansloven for 1990 og for efterfølgende år har vi over for ministeren understreget, at DSB's forspring jo skal være på mindst 3 år, førend vejdelene kommer i gang rent kørselsmæssigt, som det er fastlagt i aftalen, men også, at vi synes, finanslovsforslaget er ude af trit med den målsætning for den kollektive trafik og dens miljømæssige forbedringer for samfundet, som videreudviklingen af Storebæltsforbindelsen og DSB jo skulle være udtryk for.

Der er bl.a. også vedtaget en dagsorden her i indeværende år, den 30. marts, som både vi og regeringspartierne stemte for sammen med CD og Kristeligt Folkeparti. Det hedder heri bl.a. – Folketingets forhandlinger 1988-89, sp. 8271:

»Folketinget bekræfter aftalen om den faste forbindelse over Storebælt, dens betydning for den kollektive trafik og hermed også aftalen om, at DSB's aktivitet i årene op til ibrugtagningen af jernbanedelen over Storebælt i 1993 styrkes, således at DSB i 1993 vil være i stand til at udnytte det forspring på de få år, der er mellem jernbanedelen og vejdelene.«

Denne dagsorden ville vi gerne have haft bekræftet nu med et finanslovsforslag for 1990 fra regeringen, som var venligere stemt over for DSB og DSB's økonomiske udvikling i de kommende år end det, vi har set indtil nu.

Vi har ingen indvendinger imod, at DSB skal rationalisere, naturligvis skal de det. Det, de selv kan foretage på dette område, mener vi er rimeligt, og DSB skal heller ikke fremskaffe flere togsæt og ellokomotiver, end man mener at have behov for. Man skal også have lov til at sælge ud af dem af sine ejendomme og arealer, som man ikke har behov for, men vi mener også, at nettoprovenuet bør komme DSB til gode og ikke puttes andre steder hen i statskassen.

Men vi afviser det salg, man foreslår af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« samt salget eller nedlæggelsen af Bøjden–Fynshavn-ruten. Salget vil i hvert fald ikke sikre fortsat gode forbindelser for befolkningen og erhvervslivet.

Vi kan heller ikke acceptere, at elektrificeringen stopper i Odense som foreslået, uden at man angiver nogen løsning for den kommende årrække. Vi vil meget gerne, hvis regeringen har et bud herpå, optage forhandling med regeringen herom i forbindelse med finansloven. Det ville også være forkert af os, hvis vi i dag sendte det signal til de vesttyske myndigheder og Forbundsbanerne, som vi jo gerne ser øger kapaciteten mellem Hamburg og Flensborg, således at vi fuldt ud kan udnytte vore trafikinvesteringer herhjemme og samtidig skabe vor andel af et moderne vesteuropæisk jernbanesystem.

Vi skal jo også videre med udviklingen mod Esbjerg, Århus, Ålborg, som er beskrevet i DSB's Plan 2000, og derfor må vi have en rimelig aftale for de kommende års investeringer, hvori også S-togsudviklingen i København og Øresundsforbindelsen indgår. Og det må betyde en finanslov for det kommende år og følgende år, som ser anderledes ud end det, regeringen på nuværende tidspunkt har lagt op til.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Det var jo spændende at se, hvem det var, der vandt i Socialdemokratiet i spørgsmålet om snyd og ikke snyd – om det var fru Dorte Bennedsen, hr. Svend Auken eller hr. Søgaard. Det har vi nu hørt.

Man har bøjet sig hele vejen igennem på trods af den information, der blev givet, først til forligspartierne den 22. februar, hvor der udtrykkeligt står: »S-broen udføres i 2 etaper med 3 års mellemrum.« De to etaper kan ikke udelukkende indskrænke sig til asfaltering. Det ville man jo også have ventet med på komposit-