

[Tommy Dinesen]

gere på 6.000 t. Det er jo ikke noget, der må stå og slingre. Det er heller ikke noget, man lige skal tage op. Det er noget, man gør meget forsigtigt. Men jeg vil vove den påstand, at det at sørge for, at de ikke kommer til at skade togdelene, er noget, alle godt kan gøre i dette land, hvis endelig det var det. Så den vil jeg ikke rigtig hoppe på, hr. Ikast.

Men selvfølgelig skal sikkerheden tilgodeses, det kan vi altid stå sammen om. Jeg håber også, at De Konservative er enige med mig i det, næste gang det skal diskuteres.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at sige noget til ministeren og også til hr. Ikast, for ministeren var meget højt oppe med, at nu skal vi stå sammen, og hvorfor er SF så negativ osv.? Jeg ved ikke, om jeg er negativ, men jeg mener, at jeg har lov til at være kritisk. Det er vel derfor, man er valgt til Folketinget. Det er vel ikke, fordi man skal gå og klappe De Konservative på skuldrene og sige: Gud, hvor er det godt, det, I har lavet! – hvis man mener noget andet.

Jeg vil også godt sige til Socialdemokraterne – jeg prøvede på at få det igennem i TV 2 i lørdags, hvor fru Dorte Bennedsen stillede sig op for Gud ved hvilken gang og sagde, at SF ikke havde været til at få i tale, dengang der var tid – jeg har sagt det tredive gange, nu siger jeg det så for 31. gang, og så håber jeg, at det siver ind: SF sagde i forvejen, inden der var lavet nogen aftale, at vi ville være med til at lave en boret tog-tunnel under Storebælt, under hele Storebælt, og da fru Ebba Strange og jeg blev kaldt op til hr. Svend Auken og hr. J. K. Hansen, havde man lavet en aftale. Der var ikke nogen, der havde rettet henvendelse til os. Så lad være med at gå og give os skylden for det her!

Noget andet er, at De Radikale, som var en del af flertallet, ikke havde afklaret deres ting. Men vi var klar, og vi mener, at den holdning, vi har, nemlig en boret tog-tunnel, er den eneste rigtige.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Hvis man ønsker ordet for længere tid end en kort bemærkning, har man ret til at bede om ordet senere i talerrækken.

Svend Heiselberg (V):

Man må nok sige, at det er ved at være sidste chance for SF for at prøve at få stoppet vejforbindelsen, og det er klart, at det er det, der bli-

ver gjort et ihærdigt forsøg på. Men lad mig sige: Det er for sent, bilen er kørt, og bilerne kommer til at køre som planlagt 3 år efter DSB, så jeg synes egentlig, at den forespørgselsdebat, som SF her har rejst, er meningsløs.

Vi ved jo godt, hvad der er meningen med hele forespørgslen, nemlig et ønske om at få umuliggjort og ødelagt den aftale, der foreligger mellem forligspartierne. Men jeg tror helt klart, jeg kan sige, at det ikke vil lykkes for SF, og det har også skinnet igennem i de ordførertaler, der er holdt her i dag, at man selvfølgelig vedstår den aftale.

Der er tre spørgsmål, der er draget frem i den forespørgsel, som SF har rejst. De er allerede besvaret, så en gentagelse er jo egentlig unødvendig. Men man kunne jo også have henvist til de mange brevvekslinger, der har været mellem ministeriet og Trafikudvalget. Så kunne man have sparet sig denne forespørgselsdebat, idet det jo her netop klart har været fremme, at man skulle lægge de dragere på nu.

Nu er der kommet forskellige bud på, hvad de vejer. Jeg tror, hr. Søgaard sagde 6.000 tons, og jeg tror, hr. Ikast sagde 480.000 tons, men hvis jeg husker rigtigt, så er det ca. 5.800 tons, de vejer. Det er i alt fald store vægtstørrelser, vi taler om, og jeg har også forstået udtalelserne sådan.

At man klart har præciseret det, fremgår i det mindste af et svar, vi har fået fra trafikministeren, hvor det bliver påpeget, at det ikke er ministeren bekendt, at man tidligere på en strækning af 6,6 km har monteret en vejbro i åbent farvand i en afstand af ca. 1 meter fra en jernbane i drift med såvel person- som godstog, der passerer ca. hvert 10. minut med en fart på op til 140 km/t.

Det bør vel også præciseres, at entreprenørerne bærer risikoen for brodragernes montage, men kontrakten forudsætter, at jernbanen ikke er i drift, medens vejdragerne monteres. Det er klart af sikkerhedsmæssige hensyn, men det er også ud fra den betragtning, at man ville komme til at stoppe trafikken i længere tid, hvis en sådan montage skulle foregå efter, at jernbanen var færdig.

Derfor synes jeg, at det er helt uforståeligt, at man rejser en debat her netop om det spørgsmål, som er så afklaret, som det er. Og derfor skal vi egentlig heller ikke kaste os ud i nogen længere debat om det ud over at sige, at vi selv-