

For at opsummere afslutningsvis: Storebæltsforbindelsen er fremdeles et godt projekt med en god økonomi, og så har jeg endda ikke taget højde for alle de trafikale og økonomiske fordele, som en fast forbindelse over Storebælt vil betyde for Danmark og danskerne. Det er værd at nævne, at anlægsarbejdet jo også har givet beskæftigelse i de år, det pågår, til omkring 3.000-4.000 årspersoner. Selskabet forventer, at de første godstog vil kunne køre gennem tunnelen i efteråret 1996, mens vejforbindelsen forventes åbnet i begyndelsen af 1998.

## Forhandling

### Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak for redegørelsen.

Når ministeren siger, at der er sendt noget over, kan jeg sige, at vi havde bedt om denne forespørgsel, inden der var sendt noget over, så jeg har ikke nogen grund til ikke at tage en forespørgselsdebat om noget, der drejer sig om knap 40 mia. kr. Det må være rart, at der bliver noget debat om ting af den art, og jeg har gjort mig den ulejlighed at prøve på at kigge på de debatter, der har været siden 1983 – da havde vi den første – for at finde ud af, om de forskellige ting holder, det, der blev sagt i sin tid.

Trafikministeren starter med at sige, at her går det godt – og det er der jo en sang der hedder – fru kammerherreinde, og jeg kan forstå, at det er blevet bedre, efterhånden som tiden er gået. Under de debatter, jeg startede med at redegøre for, var alle bekymrede over jernbanelens økonomi, og nu er den altså blevet to en halv milliard dyrere, og der går et par år mere, inden den kommer i gang, og tilsyneladende er der stadig væk ikke noget, som gør, at der er nogen her – trafikministeren eller bropartiernes ordførere – der mener, at man skal gøre noget.

Man har gjort det, at man har omfordelt tilbagebetalingen, altså taget 880 mio. kr. og lagt dem på i sidste ende. Nu er der ikke ret mange, der tror på, at jernbaneløbet – men det gør man altså i Folketinget, i hvert fald bropartierne – kan hænge sammen. Det er der mange der har været kritiske over for i de mange artikler og andet, der har været, og der er mange trafikøkonomer – om dem kan man selvfølgelig sige, at de måske er lidt farvede, men lidt forstand må de dog have på det!

Jeg synes, det er mange ting i det her, og jeg skal selvfølgelig prøve på at kommentere nogle

af de ting, som ministeren var inde på. Jeg tager dem sådan fra en ende af.

Trafikspringet. Der er en artikel i Det Fri Aktuelt i dag, hvor der står, at det går søreme så godt. Det skriver de i hvert fald i Nyt Fra Storebælt. Jeg læser Nyt Fra Storebælt, for det får jeg jo tilsendt, og så læser jeg det selvfølgelig, men jeg har endnu aldrig oplevet i de fire-fem år, de har lavet deres nyhedsbrev, at der bare har været den mindste kritik eller noget som helst i vejen. Det har været den ene, hvad skal jeg sige, hallelujaartikel efter den anden. Nogle gange har det været så meget, at DSB har været nødt til at gå ud og sige, at de ikke tror på de prognoser, som man har i Nyt Fra Storebælt.

Så dem giver jeg ærlig talt ikke ret meget for, og den dag, broen er færdig, er de, der har skrevet artiklerne, der vel ikke mere, og så kan det være lige meget.

Med hensyn til vejdelen er det da fuldstændig rigtigt, at hvis der kommer det trafikspring fra 6.330, som tallet er i dag, til 14.070 – man har jo talt alt med – så tror jeg også, at vejdelen økonomisk kan hvile i sig selv. Det er der ingen tvivl om. Men det giver så nogle andre problemer. Det giver nogle problemer, hvis den er tilbagebetalt om 14 år, for der står i loven, at så er den tilbagebetalt, og hvad så?

Det kan man selvfølgelig begynde at diskutere til den tid, kan man godt sige, og det har trafikministeren til den tid også noget at gøre med, men det, der ligger som en fare i det her, er jo, at hvis vejdelen forholdsvis bliver gratis, så går det ud over den kollektive trafik. Så derfor hænger de to broer, som er økonomisk adskilt, meget sammen økonomisk, og hvis vejdelen bliver tilbagebetalt på den forholdsvis korte tid, får det altså nogle konsekvenser, som man i hvert fald på nuværende tidspunkt undlader at diskutere.

Jeg kan også sige, at det er i hvert fald i direkte modstrid med de mange vedtagelser, Folketinget har gennemført her. Det er jo ikke meningen, at bilismen skal have et spring, som den får her. Nu får den altså en fordobling.

Men nok om det. Bare det giver lidt penge, så går det nok.

Der er andre ting, som heller ikke er blevet berørt i det her. Det er Fernerntunnelen, som nu snart skal diskuteres. Der er ingen tvivl om, at den vil få stor indflydelse på Storebæltsforbindelsen, hvis den bliver bygget, og man kan allerede på nuværende tidspunkt se, at det er gået op for nogle politikere på Lolland-Falster, der står bag bropartierne og brovedtagelserne, at de