

Baggrunden for det er, at projektet på grund af ulykker og forhindringer, der har ramt anlægsarbejderne og har forsinket dem, er blevet betydelig dyrere, end det var planlagt fra starten. Det har mange trafikministre beklaget, og det kan man selvfølgelig også gøre; andet er der jo nærmest ikke at gøre, når de uafvendelige kendsgerninger ligger der.

Om økonomien i projektet sagde trafikministeren, at den er god. Men der kan jo ikke lægges skjul på, at forbindelsen både er blevet dyrere og er blevet forsinket, så togdelen, der skulle have været i drift tre år før bilerne, nu kun får et års forspring. Det er vi kede af i Det Radikale Venstre. Jeg er godt klar over efter at have hørt debatten her i dag, at det er vi måske temmelig alene om, men vi har altså stadig den holdning, at den kollektive trafik helst skal have et forspring for bilerne.

Man kan sige, at der ikke er så meget nyt i sagen her i dag, og det er der flere ordførere der har sagt. Jeg vil godt sige, at Det Radikale Venstre jo for ganske få måneder siden var med i finanslovaftalen og hermed også den rammeaftale for DSB's økonomi, som ligger for de næste fire år. Vi har deltaget i flere af den slags øvelser før, men vi har jo som bekendt hverken stemt for anlægsloven om forbindelsen eller deltaget i følgegruppearbejdet, hvilket naturligvis ikke har forhindret os i at blande os i debatten, når det lå for.

Det er kun to år siden, at broforligspartierne og SF og Det Radikale Venstre kunne enes om en dagsorden foreslået af den radikale ordfører. Dagsordenen gik ud på, at man skulle fremme bygningen af jernbanetunnelen mest muligt, og det kan man jo sige at man også har prøvet med forhindringer, og – nu kommer det væsentlige – at der blev udarbejdet et forslag til ændring af DSB's betaling for benyttelsen af forbindelsen set i lyset af de forsinkelser, der allerede var opstået i 1992. Jeg vil gøre opmærksom på, at alle her i salen jo, som jeg har nævnt det, gik ind for den dagsorden.

Det har i broprojektet hele tiden været en forudsætning, at den kollektive trafik skulle have forrang, og at tilbagebetalingen over jernbaneforbindelsen skulle ske på 30 år, mens bilisterne kunne komme til at betale tilbage på ca. den halve tid. Det, der er nyt i rammeaftalen, er, at DSB som kompensation for sit manglende forspring får en rabat på 880 mio. kr. de første to år, de bruger forbindelsen.

Vi kunne godt have ønsket os, at DSB havde fået endnu bedre vilkår og endnu lavere billetpriser, så vi kunne have fået bilisterne over i IC 3-togene. Derfor synes vi også, det er vigtigt – og måske det allervigtigste – i rammeaftalen, at der ligger en politisk aftale om, at sagen bliver taget op igen i 1998, når togene har brugt deres ene års forspring frem for bilerne.

Jeg synes, trafikministeren på en meget god måde har redegjort for de spørgsmål, der lå i SF's forespørgsel, så jeg skal ikke gentage alt det, han sagde.

Derimod vil jeg godt sige noget om SF's dagsordensforslag, som vi ikke støtter. Grunden til, at vi ikke gør det, er, som jeg har nævnt det før, at det kun er to måneder siden, vi sagde ja til den 4-årige rammeaftale, der giver den samlede kollektive trafik i Danmark et løft og en tiltrængt modernisering. Storebæltsforbindelsens økonomi er en del af den aftale, og vi kan ikke så kort tid efter ændre den. Selv om vi på mange måder har megen sympati for SF's dagsordensforslag, støtter vi det altså ikke.

Til allersidst vil jeg lige sige en lille ting til hr. Tommy Dinesen. Der står nemlig i hans forslag om motiveret dagsorden, at togtunnelen under Storebælt på grund af uforudsete uheld i byggeriet ikke kan leve op til lovens forudsætninger om brugerfinansiering. Og så står der lidt længere nede, at et eventuelt overskud skal bruges til investeringer i den kollektive trafik.

Sådan som jeg har hørt trafikministeren i dag – og sådan har jeg også forstået hr. Tommy Dinesen – så tror han jo faktisk, at bildelen kommer til at forrente sig, så derfor er det, der står her, måske ikke helt korrekt.

I øvrigt er jeg enig i – og det var også derfor, jeg nævnte, at jeg havde sympati for det her – at naturligvis skal den kollektive trafik tilgodeses på alle de måder, man overhovedet kan.

#### **Jette Gottlieb (EL):**

Ja, sympati og varme tilkendegivelser – og så døde smedens kar i mellemtiden.

Den debat, vi her har hørt, ligner jo den farce, vi vil få at høre, når Øresundsbroen står for tur. Fra borgerligt hold bliver vi med hr. Svend Heiselbergs ord kaldt miljøflippere og togfanatikere. Vi kunne så svare igen med miljøsvin og bilfetichister, og så er den debat for så vidt overstået.

De borgerlige vil have broerne og motorvejene og det for enhver pris. Fra socialdemokratisk side har vi gang på gang fået at høre, at selve