

alligevel opholde mig ved nogle af de bemærkninger, der er kommet, uden at jeg dog vil love at kunne komme med et lige så humoristisk indlæg som mange af dem, der er gået forud for min svartale her.

For det første vil jeg gerne sige, at der har jo været en debat om den fremtidige finansiering af Storebæltsforbindelsen. Hr. Jens Jørgensen rejste den fuldstændig solo, kunne jeg forstå på hr. Kaj Ikkasts indlæg, uden dækning overhovedet i den konservative folketingsgruppe, men formentlig med lokalpolitiske formål for øje.

Imidlertid vil jeg gerne sige, at jeg på det skarpeste vil tage afstand fra det, hr. Jens Jørgensen har udtalt, også til pressen: at det var en hamrende ulogisk finansieringsform, vi har fundet frem til, ved at brugerfinansiere Storebæltsforbindelsen. Jeg mener, at det er en utrolig logisk form. Den er i alt fald logisk i den forstand, at man ikke havde fået et flertal her i Folketinget for den faste forbindelse, medmindre man havde besluttet at lade forbindelsen brugerfinansiere. Derfor er det en aldeles fornuftig logisk beslutning. At den så tilmed også er økonomisk sammenhængende i en grad, som ser vældig robust ud, er endnu bedre.

Det er jo således, at vi har visse bestanddele, som vi kan sige noget ganske fast om, for det er der lovgivet om. Det er sådan, at tunnelen og jernbanedelen af vestbroen i loven er forudsat tilbagebetalt på 30 år. Det ligger fast nok.

Det er også således, at brugerbetalingen er fastsat med udgangspunkt i det niveau, som færgetaksterne er på i dag, og dér kan vi sige, at med de prognoser, som ser ud til at være overordentlig robuste, som A/S Storebæltsforbindelsen har udarbejdet, kan vi tilbagebetale vejdelene på skønnet 14 år. Der er ingen, der kan vide, som hr. Arne Melchior sagde det, om tallene holder. Det er umuligt at forudsige, men det, vi kan sige, er, at det ser vældig robust ud.

Lad mig blot komme med et par enkelte tal. For så vidt angår trafikudviklingen på Storebælt, personbiler overført, har der været et vældigt trafikspring. Det hænger noget sammen med den måde, hvorpå vi har indrettet vores samfund, netop at trafikken udgør en væsentlig del af den måde, vi i Danmark organiserer både vores privatliv, vores fritidsliv og vores erhvervsliv på.

Vi har det sådan, at vores erhvervsliv specialiserer sig mere og mere, og det betyder, at vi i højere og højere grad bruger underleverandører til virksomhedernes egentlige forretningsområ-

de. Det medfører øget transport. Samtidig medfører det naturligvis også – og det skal vi glæde os over – en øget værditilvækst i de virksomheder, som producerer. Dermed kan vi få et bedre afkast i virksomhederne, højere løn, bedre muligheder for fritid osv. Det giver altså sammenlagt – og nu siger jeg det meget kort – en øget trafik.

Vi kan fra 1984 til 1994 se en vækst i overførte personbiler fra knap 1,7 mio. pr. år til 2,6 mio. pr. år. Det er en ganske kraftig vækst. Det er klart, at vi ser en endnu stærkere vækst i 1994. Det skyldes naturligvis de positive konjunkturer, som også afspejler sig direkte i trafikmængden, der overføres på Storebælt.

For så vidt angår overførte togpassagerer, har udviklingen ikke været så positiv fra 1984 og frem til 1992. Det har stort set været uændret på lige godt 4 mio. passagerer pr. år. Men her har vi heldigvis – heldigvis for den kollektive trafik muligheder for udvikling – set et meget kraftigt trafikspring fra 1992 til 1994 fra disse ca. 4 mio. til nu i 1994 4½ mio. passagerer overført pr. år.

Det tilskriver jeg ikke mindst IC 3-togenes succes. Og med det in mente er det værd at huske på, at den kollektive trafik får nogle ganske gode muligheder, i forbindelse med at vi tager den faste forbindelse over Storebælt i brug, samtidig med – og det er ikke mindst et svar til fru Jette Gottlieb – at vi igennem finansieringen af Øresundsforbindelsen får finansieret de danske landanlæg, således at vi får togforbindelse mellem Jylland uden stop, for så vidt angår tilkørsel og frakørsel ved færge, og direkte til Kastrup Lufthavn.

Det repræsenterer samlet set nogle enormt store investeringer i den kollektive trafik muligheder. Jeg er stensikker på, at den kollektive trafik i form af jernbane får en ganske stor konkurrencedygtighed i forhold til ikke mindst flytrafikken, når hele dette system bliver sat i værk. Det skal lægges oven i en ganske fornuftig aftale, der styrker den kollektive trafik jernbaneinvesteringer for 1995-1998, som indgås som en del af finanslovaftalen i 1995, hvor vi satser bevidst på sammen med de store investeringer, der foregår på Storebælt og Øresund og de danske landanlæg på Amager, at styrke den kollektive trafik konkurrenceevne.

Så taler fru Jette Gottlieb om det forfærdelige i, at der er forudsat et trafikspring for så vidt angår den overførte biltrafik. Det er korrekt, at de prognoser, vi arbejder med i øjeblikket, viser, at vi vil få en årsdøgntrafik på 15.000 personbiler over Storebælt om året.