

Hvad er 15.000 personbiler og dette trafikspring, som fru Jette Gottlieb ikke kan lide? Ja, det svarer til halvdelen af det antal biler, der kører over Lillebæltsbroen pr. år. Halvdelen af den trafik! Det er ikke noget voldsomt set med mine øjne, og det er ikke fantastisk meget mere – faktisk kun 3.000 mere – end dem, der benytter Svendborgsundbroen daglig. Det burde ikke kunne forskrække – end ikke fru Jette Gottlieb.

Men kendsgerningen er, at danskerne af hensyn til mulighederne for at kunne søge arbejde, hvor det er mest hensigtsmæssigt, uddannelse, hvor det er mest hensigtsmæssigt, og af hensyn til deres fritidsaktiviteter bruger personbilen ganske meget. Derfor kunne man måske konkludere på den måde, at man gør klogt i at se i øjnene, at bilen er kommet for at blive. På det grundlag er der mulighed for fornuftige overvejelser og beslutninger om den kollektive trafik fremtid.

Hr. Tommy Dinesen er frygtelig nervøs på DSB's vegne: Hvorledes skal det nu gå med den kollektive trafik betaling i de kommende år? Og hr. Tommy Dinesen refererer unavngivne kilder i DSB for at skulle være nervøse.

Til hr. Tommy Dinesen og andre nervøse sjæle vil jeg gerne sige, at der sandelig ikke er nogen grund til at være nervøs, så længe jernbanen ligger folketingsmedlemmerne og de valgte partier her på Christiansborg så meget på hjerte.

Vi har nu på området DSB's økonomi for 1995-1998 lavet en aftale, der netop går på det, hr. Tommy Dinesen efterlyste, nemlig en betalingsprofil for DSB's benyttelse af jernbaneforbindelsen over Storebælt, der er sammenlignelig med den, der skal gælde for DSB over Øresund, nemlig en lumpsum, et grundbeløb, som efter min opfattelse er fair i forhold til de muligheder, DSB har for øgede indtægter.

Det ser fornuftigt ud i 1997 og i 1998. Hvad skal der så ske derefter? Ja, da har vi jo besluttet, at det vil vi tage op til en forhandling i lyset af de indvundne erfaringer i 1998.

Så er hr. Tommy Dinesen meget nervøs for, at det kan betyde, at betalingerne bliver meget, meget, meget større i de kommende år. Til det vil jeg gerne sige, at det kan man ikke sige noget om; det afhænger af de konkrete forhandlinger. Det er korrekt, at der er en lov, der siger, at jernbanedelen skal betales tilbage på 30 år, men jeg kan sige til hr. Tommy Dinesen i et forsøg på at gøre ham lidt mere rolig, at jeg kan anvise mindst 2-3 muligheder for at finansiere DSB's betaling af Storebæltsforbindelsen uden at ændre på loven.

Tag det roligt, hr. Tommy Dinesen! Vi skal nok finde en fornuftig model også for DSB's betaling. Og jeg kan love, at regeringen er meget optaget af, at jernbanetrafikken får de bedste konkurrencebetingelser stillet til rådighed i forbindelse med ibrugtagning af de faste forbindelser.

Vi ser det som miljørigtigt, som en trafikikkerhedsmæssigt rigtig transportform – ikke mindst mellem landsdelene. Og i det samlede system, vi får skabt i forbindelse med ibrugtagning af Storebæltsforbindelsen og lufthavnslinens ibrugtagning i 1998, har vi alle gode kort på hånden. Vi får en fremragende konkurrenceevne, og vi er naturligvis indstillet på at fastholde den konkurrenceevne af hensyn til miljø og af hensyn til trafikikkerhed.

Tommy Dinesen (SF):

Ministeren vil gerne berolige mig, og det er da også helt i orden. Nu har vi rejst den her debat, men jeg må sige, at jeg ikke ved, om jeg er blevet beroliget. Altså, når vi for år tilbage her i Folketinget vedtager – alle partier undtagen Fremskridtspartiet – at A/S Storebæltsforbindelsen snarest udarbejder forslag til ændring af DSB's betaling for benyttelse af forbindelsen set i lyset af de forsinkelser, der har været, eftersom der er sket betydelig flere forsinkelser siden, og eftersom det har kostet 2,5 mia. kr., der med renter bliver 5 mia. kr., så betyder det ikke noget – det siger også hr. Kaj Ikkast – det er peanuts det her. Jeg må indrømme, at sådan har jeg det ikke, og jeg er heller ikke blevet overbevist om noget andet.

Den aftale, der ligger mellem de sædvanlige partier, bropartierne, og dem, der står bag finansloven, har man jo netop skrevet, at DSB fortsat skal betale jernbaneforbindelsen over 30 år fra ibrugtagningstidspunktet. Men man skriver også, at Storebæltforbindelsens vejdel ikke må blive påvirket, og det er jo det, vi fra SF's side prøver på, fordi vi mener, der er nogle gode kræfter, bl.a. i Det Radikale Venstre og vel også i Socialdemokratiet, der mener noget med, at den kollektive trafik skal blomstre op eller skal have et forspring. Det forspring er også væk, men det betyder altså heller ikke noget.

Så vi ser, hvad der sker, men som jeg har sagt før, og som jeg gerne vil gentage: Jeg tror, at om 2 år står bropartierne i den situation, at de er nødt til at give SF ret i det forslag, som vi har fremsat, og så kan vi selvfølgelig sige: Hvad sagde vi? Men det kan vi ikke bruge til så meget nu.