

heder skal stilles bedre end bilerne, og derfor skal taksterne på bilerne så også sættes ned. Ja, det lyder bagvendt.

Faktisk står der i lovforslaget, at taksterne for bilerne skal sættes ned, jeg citerer: »... for at fastholde balancen mellem individuel og kollektiv trafik«. Har man nogen sinde hørt noget så grotesk? I hvilket tomrum bliver sådan en formulering til?

Og skulle det så rent faktisk lykkes at tiltrække flere jernbanepassagerer end forventet, så skal A/S Storebæltsforbindelsen have gevinsten. Jernbanen er dømt taber, uanset hvordan udviklingen rent faktisk forløber.

Når nturen for jernbanen fortsætter, som regeringen nu gennem nye vilkår sikrer, vil det betyde øget bilisme og lastbiltrafik. Skulle det omvendte mod alle odds ske, at jernbanen snupper kunder fra bilerne, vil argumentet fra forligsparterne uden tvivl være, at så må det være, fordi biltaksterne er alt for høje, og så vil de ifølge lovændringen skulle revideres halvdet år efter indvielsen. Balancen skal jo oprettholdes, som det hedder.

Jeg kan ikke lade være med endnu en gang at kommentere miljøargumentationen, hvor ministeren påstår, at broen medfører en miljøforbedring, fordi bilkørslen erstatter den miljøsvinende katamaransejls.

Jeg vil minde om, at det jo er ministeren selv, som har tilladt denne ændring til de tilsvinende katamaranfærger. Det kunne han jo bare have skredet ind over for, men så havde miljøregnestykket selvfølgelig ikke set så godt ud, og jeg tror, at vi med hensyn til teknologiudviklingen efterhånden må tage alvorligt, at næsten alt er muligt, men ikke alt er gavnligt. Sagen er jo, hvis man skal se på katamaranerne, at så må man jo sige, at sådan en overordnet vurdering ikke på noget tidspunkt har fundet sted, inden de blev sat ind.

Lovændringen med takstnedsættelse for biler og lastbiler er derfor en klar forringelse for såvel miljøet som for den kollektive trafik i Danmark. Beslutningen fjerner de fordele, den kollektive trafik kunne have fået med jernbaneforbindelsen over Storebælt, et argument, der i øvrigt i sin tid var udslagsgivende og sikrede de sidste stemmer til et flertal for Storebæltsbroen, men det betyder vel ikke noget for forligsparterne i dag. De har jo fået deres vilje. De har fået deres anlæg.

Forslaget kommer ikke bag på Enhedslisten. Det er helt efter bogen, og jeg er da sikker på, vi

vil få flere lovforslag, som er rettet mod den kollektive trafik, så længe forligene herom indgås med de borgerlige partier.

Til slut vil jeg lige påpege, at overdragelsen af jernbanedelen til A/S Storebæltsforbindelsen kun er et første skridt i retning mod undergravning af Banestyrelsens ejerskab af det danske skinnenet – altså det forslag, som fik så stor opbakning for et øjeblik siden. Det er nok lidt af en rekord, at et flertal underminerer sine egne forslag, endnu inden de er kommet til andenbehandling.

Og så til allersidst et par konkrete spørgsmål:

Er jernbanens afgift til A/S Storebæltsforbindelsen fikseret, eller vil jernbanen risikere at komme i en situation, hvor den skal betale mere end det nu aftalte, såfremt person- og lastbilprognoserne ikke holder? Det var det ene.

Det andet: Vil trafikministeren sikre en uvildig analyse af det nuværende takstniveau for lastbiler og busser? For det er jo sådan, at med udsigt til en nedsættelse på 20 pct. er der naturligvis klare interesser hos operatørerne i at hævede så lavt et udgangsniveau som muligt, og det er jo en kendt sag, at udgangsniveauet er en meget vanskelig definerbar størrelse med alle de rabatordninger, der er etableret.

Men kan ministeren love, at der bliver etableret en uvildig undersøgelse eller en uvildig analyse af, hvad det nuværende takstniveau i grunden er, og med baggrund i det så fastsætte de 20 pct.s nedsættelse?

Og det tredje spørgsmål er: I besvarelse af et skriftligt spørgsmål, spm. nr. S 3650, folketingsåret 1995-96, skriver trafikministeren: »... skal der ikke herske tvivl om, at jeg naturligvis vil se på, hvorvidt de forskellige transportformer nu også belastes med de nævnte eksterne omkostninger, herunder miljøbelastning m.v.«

Jeg vil gerne spørge: Hvornår kommer der sådan en undersøgelse? Hvordan kommer den? Jeg synes, det begynder at haste.

Arne Melchior (CD):

Fru Jette Gottlieb sagde med tydelig surhed, at en række af de forudsætninger, som forelå ved vedtagelse af loven om fast forbindelse over Storebælt, ikke mere gælder. De har ændret sig. Ja, såmænd har de så. Sådan går det med forudsætninger i en 10-årig periode. Vi lever i en omskiftelig verden, og meget ofte ændrer forudsætninger sig meget hurtigere end på 10 år.

Så er det da kun rimeligt, at de, der i sin tid har indgået en kontrakt, en aftale, stemt for en