

Der er mange spørgsmål i det her, og jeg håber, at ministeren dels kan afklare, hvor mange penge det egentlig er bilisterne på Storebælt skal betale til den Femernforbindelse, som måske kommer måske ikke kommer, dels kan afklare, om vi kan få en garanti fra ministeren for, at han ikke vil udhule den kollektive trafik og gods på skinner ved ensidigt at nedsætte taksterne for lastbiler og biler.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**  
Tak til ordføreren, og så går vi videre i ordførerrækken. Den næste er SF's ordfører, hr. Poul Henrik Hedeboe.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**  
Umiddelbart er det jo fornuftigt at samle det her i én lov. Det har vi ikke noget imod i SF. Vi har nogle spørgsmål om, hvor grænserne går, og hvor meget det medfører.

Altså, det med at lave et selskab for BroBizz er der ikke nogen problemer i. Det at lave et daterselskab til Femern er der sådan set ikke umiddelbart nogen problemer i, men jeg vil sige, at det vel nærmest betyder, at vi skjuler den udgift, der er omkring Femern i det her selskab. Jeg kan ikke umiddelbart se det, men betyder det også, at vi sådan halvt om halvt siger ja til Femern? I så fald bliver det svært at få vores stemme til det her forslag.

Det er fint med jernbanedelen, hvor vedligeholdelse og reinvesteringer lægges over i selskabet, specielt hvis det, som det antydes, betyder et løft til skinnerne. Det er vi meget med på, og vi kunne egentlig have forestillet os, at de 50 mio. kr., der er sat af til Femern, også kunne bruges til at gavne den kollektive trafik, men sådan får vi det jo nok ikke.

Venstres ordfører har fremhævet, at det her ikke havde noget med Kattegatforbindelserne at gøre, altså de alternative ruter. Det vil jeg godt være meget sikker på, og det vil jeg sørge for at stille spørgsmål om. Men jeg er helt sikker på, at det også er sådan, for der er jo en sammenhæng mellem broerne og færgeforbindelserne, og jeg vil være med til at sikre, at vi ikke lægger nogen linjer der, som er til skade for færgeforbindelserne.

Hvis det med at fastsætte rabatter lægges fra det politiske niveau og over i et selskab, så kunne jeg være nervøs for, at det kunne lave nogle ubalancer, og jeg kunne være nervøs for, at den kollektive del kom i klemme der, og ligesom De Radikale ville jeg være usikker på banegods.

Der ville også være en del, jeg var skeptisk over for, hvis det forholdt sig sådan.

Der er nogle spørgsmål at stille her for at få helt afklaret, hvor vi er henne. Vi har ikke noget imod at samle lovene, men vi har noget imod at svække de alternative forbindelser, og vi har noget imod at svække jernbanedelen.

Kl. 14.50

Efter det, jeg har hørt indtil nu, er det ikke min opfattelse, at i det forlig, som Socialdemokratiet sagde at de var med i, har jernbane, den kollektive del, fået en rimelig portion, men det vil jo vise sig, når gaven bliver pakket op.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**  
Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og den næste ordfører er Enhedslistens ordfører, hr. Frank Aaen.

**Frank Aaen (EL):**  
Som andre ordførere har sagt, er der ikke noget galt – tværtom – i at prøve at lave en forenkling ved at lave sådan en lov her.

Men vi vil under ingen omstændigheder være med til at godkende eller give penge til en Femernforbindelse med det her lovforslag, og hvis det fastholdes, kan vi ikke stemme for. Vi er meget bekymrede, hvis det her betyder, at kompetencen til takstfastsættelse overlades til selskabet. Det kan betyde, som andre har været inde på, at den kollektive trafik, altså persontrafikken og den kollektive godstrafik på skinner, kommer i klemme, fordi man af konkurrencemæssige årsager, eller hvad ved jeg, ønsker at begunstige biltrafikken over broerne. Det kan vi heller ikke støtte.

Så er der noget, jeg ikke forstår, og som er lidt afgørende. Der står i den skriftlige fremsættelse fra ministeren, at overladelse af vedligeholdelsen til A/S Storebæltsforbindelsen indebærer et ikke ubetydeligt økonomisk løft til jernbanesektoren. Det er jo noget, der virkelig tæller positivt, når Enhedslisten hører, at der her er tale om et ikke ubetydeligt økonomisk løft til jernbanesektoren.

Når man så kommer til bemærkningerne til § 4, så bliver det i et af afsnittene, der var et ikke ubetydeligt økonomisk løft, til et indirekte løft til jernbanen. Så bliver man jo lidt mere betænkelig. Hvad er det nu, vi snakker om? Fra et ikke ubetydeligt til et indirekte.

I den næste sætning i bemærkningerne står der, at samtidig forhøjes det årlige vederlag, som Banedanmark skal betale til Sund og Bælt, det