

[Bligrav-Nielsen]

forhold til det, man tidligere havde planlagt, men der var jo også et års forskydning. Så det, man nu siger, er reelt, at der i dette øjeblik må konstateres i hvert fald to års forskydning.

Jeg mener, det er interessant at få afklaret dette spørgsmål lidt nærmere, for som bekendt er tid også penge. Jo længere der går, før broen og tunnelen kan tages i brug, jo længere varer det, før man kan begynde at betale af på udgifterne; det vil sige, at der løber renter på i den tid, der går, i den tid, projektet udskydes.

Ministeren har derudover oplyst os om økonomien, som den ser ud nu, og kommer frem til, at den skønnede pris nu er 22,7 mia. kr. i januar 1992-priser, og det er inklusive dette tillæg, garantisummen på godt 1 mia. kr. Men det store spørgsmål er, om denne opgørelse pr. dags dato er den opgørelse, Folketinget bliver præsenteret for, når arbejdet er færdigt. Der står krav mod krav i øjeblikket, dels fra entreprenørerne på Vestbroen og dels på tunnelen. Ministeren har sin formodning om, hvordan det skal forløbe. Andre kan have deres, og det har man givetvis blandt entreprenørerne, men der er en risiko for – lad os konstatere det – at der ligger en ekstra udgift her. Hvor stor den bliver, kan ingen dømme om i dag. Men jeg synes, det er vigtigt, at ministeren, så hurtigt han overhovedet har en fornemmelse af en overskridelse af det beløb, han har givet os i dag, fortæller det til Folketingets Trafikudvalg.

Den dag regningen skal gøres op – uanset om pengene lånes, uanset om man forestiller sig, at alt kan betales af brugerne – er det jo sådan, at skulle det ske, at det ikke kan lade sig gøre, så er der kun ét sted at gå hen med regningen, og det er til Folketinget. Derfor er det væsentligt, at vi, om jeg så må sige, år for år får ajourført oplysningerne om projektets udvikling. Jeg mener faktisk – for at gå tilbage til baggrunden for, at vi rejser denne forespørgsel – at ministeren uden opfordring fra Folketinget skulle gøre det til en sædvane én gang om året at fremlægge en redegørelse for udviklingen i projektet på Storebælt.

Ministeren har et længere afsnit om miljø og et om sikkerhed. Det skal jeg ikke kommentere, idet jeg ikke kan nå det, men jeg synes i øvrigt også, at det er svært at gøre det, for det er nogle skønsmæssige vurderinger, som vi først får endeligt svar på længere fremme i forløbet.

Ministerens konklusion er interessant, for her forsøger ministeren ligesom at råde bod på de manglende konklusioner på afsnittene ved at sige, at alt er under fuld kontrol – sådan tror jeg ministeren sagde – bortset fra jernebanetunnelen, må jeg vel så have lov til at konstatere.

Gid det er så vel, men der er i hvert fald én ting, der ikke er kontrol over, og det er det problem, der opstår med DSB. Det forspring på cirka 3 år – som især Socialdemokratiet interesserede sig for, da loven blev vedtaget – der skulle give DSB et virkeligt forspring på Storebælt, lader det til ikke bliver til noget. Der må vi, mener jeg, så hurtigt som muligt få afklaret, hvad vi så gør; og jeg er glad for, at ministeren her siger, at der skal ske noget.

For at få præciseret, at der skal ske noget, og at det skal ske hurtigt, skal jeg på vegne af en række partier, dvs. syv partier i alt – dog ikke Fremskridtspartiet – fremsætte et forslag om motiveret dagsorden, som præciserer disse ting, og det lyder således:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet Folketinget tager regeringens redegørelse til efterretning og konstaterer, at den aftalte tidstermin for etableringen af jernbanedelen på grund af forskellige uheld og stop ikke kan overholdes, opfordres regeringen til at sikre:

- at A/S Storebælt gennem fortsatte forhandlinger med entreprenøren fremmer bygningen af jernbanetunnelen mest muligt, samt
- at A/S Storebælt snarest udarbejder et forslag til ændring af DSB's betaling for benyttelsen af forbindelsen i lyset af de indtrufne forsinkelser.

Tinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 32).

Det, som dette dagsordensforslag siger, er, at regeringen nu må komme med et forslag om ændring af anlægsloven for Storebælt gående ud på, at de fordele, den kollektive trafik skulle have, også sikres, og det er glædeligt, at der er et meget stort flertal i Folketinget for dette synspunkt.

Første næstformand (Henning Rasmussen):