

[Første næstformand]

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

J. K. Hansen (S):

Jeg skal takke for ministerens lange redegørelse. I Socialdemokratiet er vi tilfredse med, at vi nu får lejlighed til her i Folketinget at drøfte dette store anlægsarbejde, som den faste forbindelse over Storebælt er.

I Socialdemokratiet ønsker vi og har altid ønsket, at arbejdet omkring den faste forbindelse over Storebælt sker i fuld offentlighed. Vi ønsker ikke – for nu at bruge et udtryk, som jeg har hørt en gang imellem – noget fejlet ind under gulvtæppet. Vi ønsker også gennem den politiske følgegruppe at stå som garant for, at der ikke fejles noget ind under gulvtæppet.

Vi må erkende, at et anlægsprojekt som den faste forbindelse over Storebælt – som i øvrigt er et af verdens største anlægsprojekter – ikke forløber helt så glat, som det måske var tænkt ved indgåelsen af aftalen om den første forbindelse eller som forudsat i anlægsloven. Det tror jeg i øvrigt heller ikke nogen af os, der var med i dette store projekt, havde ventet. Hvis vi ser dette anlæg i lyset af andre store danske og for den sags skyld også udenlandske anlæg af denne størrelsesorden – lad os bare tage tunnelen under Den Engelske Kanal – så må man nok sige, at det her ikke er så galt endda, og det siger jeg ikke for at bagatellisere.

Vi må også sige, at A/S Storebælt, som vi har valgt til dette projekt, har – som det også fremgik af ministerens redegørelse – fuld kontrol over anlæggets udførelse, når det drejer sig om landanlæggene på begge sider af bæltet, landanlæggene på Sprogø samt Vestbroen, som nu skrider godt frem, og de igangværende foranstaltninger omkring Østbroen. Man må her sige, at tidsterminer, sikkerhed og økonomi vedrørende disse anlæg stort set holder som planlagt.

Hvad angår miljøet og herunder nærmiljøet, er der under anlægsarbejdet taget de nødvendige og påkrævede hensyn.

Men ser vi på en anden del af dette store projekt, nemlig den borede tunnel under Østerrenden, må vi nok erkende, at der er en vis usikkerhed med hensyn til færdiggørelse af anlægget på grund af forskellige stop og uheld. Vi kan allerede nu konstatere, at den aftalte

tidstermin ikke kan holde – selv i bedste fald. Det kan vi beklage, men vi kan ikke nøjes med at beklage det og sige, at på et eller andet tidspunkt må det dog blive færdigt. Vi må erkende, at vi står med et problem, et problem, som vi nødvendigvis skal have løst. Derfor er det nødvendigt, at vi får taget fat på denne problemstilling meget hurtigt. Problemet drejer sig om ændringen af DSB's betaling for benyttelse af jernbanedelen i den faste forbindelse, som vi nu kan se ikke bliver færdig til tiden.

Jeg har bemærket, at trafikministeren i sin redegørelse er inde på, at dette snarest må tages op hos aftalepartierne med henblik på en ændring af anlægsloven. Det har vi allerede gjort, idet ordføreren for forespørgerne, hr. Bilgrav-Nielsen, på vegne af en række partier har foreslået en dagsorden, som tager dette spørgsmål op.

Jeg skal her indskyde, at vi i aftalen omkring den faste forbindelse over Øresund har valgt en løsningsmodel, som ser anderledes ud end den, vi har i anlægsloven for den faste forbindelse over Storebælt. På Øresund skal DSB, eller jernbanen, yde et fast årligt beløb for at bruge denne forbindelse. Uden at foregribe beghedernes gang skal vi fra Socialdemokratiets side pege på, at en lignende model også godt kunne anvendes på Storebælt. Der skal ikke herske tvivl om, at vi i Socialdemokratiet prioriterer den kollektive trafik meget højt. Det er også en af grundene til, at vi i aftalen om den faste forbindelse fik den forskudte tidstermin mellem jernbanen og vejdelen. Når vi har taget det op i et dagsordensforslag i dag, er det simpelt hen, fordi vi prioriterer den kollektive trafik meget højt.

I aftalen om den faste forbindelse over Storebælt fik vi, aftalepartierne imellem, en aftale om, at vi politisk ville følge dette anlægsarbejde, efterhånden som arbejdet skred frem – og det har vi også med i aftalen omkring Øresund. Det sker i den såkaldte følgegruppe, som måske godt kunne kritiseres af visse, som ikke er med i den. Men jeg må slå fast her, at denne følgegruppe, hvor aftalepartierne er repræsenteret, ikke er en overbestyrelse i A/S Storebælt; det er heller ikke en overdækning af Folketinget. Det betyder altså ikke, at Folketingets partier eller Folketinget som sådan ikke skal orienteres.