

[Svend Heiselberg]

forbindelse med arbejdet på Storebælt, hvor overskriften er: »Dyrelivet i Storebælt holder stand. Gunstig miljøstatus efter omvæltninger.« Jeg synes, det er positivt, at man nu kan læse om de ting også i Politiken.

Som ministeren har sagt, skrider arbejdet med bygningen af vejbroen frem, således at tidsintervallet mellem jernbaner og vejbaner forskydes, men hvor meget vides ikke, og derfor er det også for tidligt at tage stilling til en evt. kompensation til DSB, selv om der i dag bliver udtrykt vilje hertil.

Det er klart, at et så stort byggeri helt naturligt vil være underkastet stor opmærksomhed, og det, der har fanget opmærksomheden mest, har været tunnelbyggeriet; mon ikke de fleste i dag er lykkelige over, at vi ikke besluttede os for en boret tunnel på hele strækningen under Storebælt, sådan som Det Radikale Venstre og SF ellers havde et stærkt ønske om?

Som jeg indledte med at sige, er vi i Venstre tilfreds med ministerens redegørelse. Vi er som allerede nævnt bibragt den opfattelse, at A/S Storebælt har kontrol over byggeriet, og vi ønsker det færdiggjort så nær det oprindeligt planlagte tidspunkt, som det overhovedet kan lade sig gøre. Vi ved, at der vil blive tale om forsinkelse. Der er forhandlinger i gang mellem entreprenører og A/S Storebælt, og vi påregner snart at kunne modtage en ny tidsplan for færdiggørelse af projektet. Vi har ikke for tiden grund til at tro, at det ikke kan holdes inden for den oprindelige aftale. Skulle det modsatte vise sig, må vi til den tid tage stilling dertil.

Venstre kan stemme for den dagsorden, som er foreslået af Det Radikale Venstre.

Tommy Dinesen (SF):

Måske vil nogle, der kender forhistorien til de faste forbindelser på Storebælt, spørge sig selv: Hvorfor har også SF rejst denne sag i Folketinget? Vi kunne jo have gjort det, at vi havde sagt, at det må de selv om, men vi synes ærligt talt, at vi har en moralsk forpligtelse til at prøve på at få gjort noget ved det problem, der er ved at være på Storebælt, når andre ikke gør det.

Jeg ved godt, at der har været talt om, at man skulle gøre nogle ting, men der er ikke sket noget andet, og derfor er jeg også tilfreds med, at Det Radikale Venstre ligesom SF har

rejst sagen her i Folketinget. Jeg kan forstå, at der er andre, der synes, at det skal gøres hvert år, og det kan vi da kun hilse med glæde. Det er bare synd, at den idé ikke kom lidt før, men det er nu lige meget.

Alle ved jo, at der har været nogle uheld. De, der er her i salen, ved vel også, at hele loven er bygget op på den måde, at det er brugerbetalt, altså at de, der bruger vejdelene, skal selv være med til at betale, hvad broen koster, og det samme gælder, når det drejer sig om togdelene; der er dog her ikke sat noget på om, hvor meget man skal betale for at komme over, sådan som der er på vejdelene, hvor man skal betale det samme, som det koster at få en bil overført med færgerne på det tidspunkt plus benzinen.

Og hvis det er sådan, at der er nogle fordyrelser – der har været tal fremme i pressen om, at det kan blive fordyret med godt og vel en mia. kr., i hvert fald 860 mio. kr. har været nævnt – så mener vi, at det er på tide, at man tager en diskussion om det, fordi det jo vil gå ud over den kollektive trafik. De fleste trafikpolitiske ordførere ved vel i dag, at man alle steder i Europa, lige fra Sverige til Spanien, Schweiz og Tyskland, investerer store summer i at få den kollektive trafik op at stå, altså at få jernbanedriften til at fungere bedre alle steder. Hvis vi ikke griber fat i de problemer, der er med hensyn til jernbanetunnelen, kan det godt være, at man vil stå med en bet i DSB på et eller andet tidspunkt.

Der er heller ingen tvivl om, når man læser loven om de faste forbindelser over Storebælt, at der skal lovændringer til, og det er vi selvfølgelig indstillet på at være med til. Som jeg sagde før, er vi moralsk forpligtede, og vi vil selvfølgelig godt hjælpe til. Der er to modeller, man kan gøre det efter: Man kan tage det samlede byggeri og lægge det sammen og finde ud af, hvad brugerbetalingen skal være for passagerer såvel som for biler, eller man kan bruge den model, som hr. J. K. Hansen var inde på, og som vi også synes er udmærket, nemlig den såkaldte Øresundsmodel, hvorefter man giver et fast beløb til byggeriet. Det vil vi da godt være med til at kigge på, når disse priser bliver endelige.

Som sagt er vi noget berørt af, at det forspring, som jo var – kan man sige – Socialdemokratiets alibi for at gå med til byggeriet og