

ge, fordi der nu sker det, der gør, nede på Lol-land-Falster: at nogle af togene blev flyttet til den faste forbindelse. Det var der ikke noget nyt i, og det stod i loven om de faste forbindelser for ti år siden. Det må være, fordi man ikke har læst loven.

(Kort bemærkning).

**Svend Erik Hovmand (V):**

Jeg har jo med stor interesse lyttet til de udtalelser, som hr. Dyrhund er kommet med, og jeg går ud fra, at hr. Dyrhund også er i god kontakt med trafikministeren, sådan at de gode synspunkter, som hr. Dyrhund kommer med, får indflydelse de rette steder.

Jeg siger det, fordi jeg har lidt svært ved at se, at hr. Dinesen har grundlag for at puste sig så vældig op. Sagen er den, at hr. Dinesen jo har stemt for den finanslov, som vi nu arbejder under. Han har oven i købet haft mange drøftelser, også med den daværende trafikminister, om den finanslov.

Og når man læser hr. Dinesens dagsordensforslag, hvad er det så, der står? Der står ikke, at der skal anskaffes materiel i 1997. Ministeren var inde på, at det vil ske, og det er faktisk det, som ligger i rammeaftalen: Der vil blive anskaffet materiel i 1997 og 1998. Men hvad står der i hr. Dinesens dagsordensforslag? Der står, at der skal lægges nogle planer i 1997, men ikke ét ord om, hvornår de skal realiseres.

Jeg mener i virkeligheden, at de to dagsordener på dette punkt ikke er væsentligt forskellige. Der står nemlig ikke noget i den anden dagsorden, som udelukker, at man kan gå i gang med at lægge nogle planer allerede i 1997.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Når der ikke står planer, men handlingsplaner, skyldes det, at vi gerne skulle have lidt handling. Det er ærlig talt det, der lægges op til, og det var også det, jeg sagde.

Jeg prøver med denne dagsorden at samle Folketinget, så vi kan få nogle planer, nogle oversigter og noget om økonomien. Når vi har det, kan vi tage diskussionerne. Men det kan ikke være med i en finanslov, der er vedtaget; det er en selvfølge, så hvorfor køre frem med finansloven? Hvis der skal henvises til noget, må det være til de aftaler, Venstre har været med til at lave de sidste 12 år på dette område, og som har betydet besparelser hele vejen igennem.

Hvis vi havde nogle planer, kunne vi begynde at diskutere, og så kunne der hurtigt ske noget. Men det, der sker nu med den dagsorden, Venstre fremsætter sammen med regeringen, De Konservative og CD, er simpelt hen en udsættelse. Der sker ikke noget de næste 2 år.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Jeg vil gøre opmærksom på reglerne for de korte bemærkninger. Det er til ordføreren, man skal rette de korte bemærkninger; der må ikke diskuteres medlemmerne imellem. Hvis man ønsker det forhold rettet, skal det ske gennem Udvalget for Forretningsordenen.

**Brian Mikkelsen (KF):**

Da Folketinget vedtog loven om den faste forbindelse over Storebælt for 11 år siden, var det ud fra et ønske om at styrke den danske infrastruktur markant. Det skulle være nemmere at komme rundt i Danmark, mobiliteten ville blive øget betragteligt, og de psykologiske barrierer mellem landsdelene ville blive fjernet. Pludselig kan man bo i Odense og arbejde i København eller omvendt, en århusianer kan nu tage i teatret i København og være hjemme igen samme aften, og i det hele taget åbner den faste forbindelse mange store muligheder for den danske befolkning og for erhvervslivet.

Derfor er vi fra konservativ side selvfølgelig glade for, at vi endelig kan se resultatet af den store investering og den gode beslutning, der blev truffet i 1986. Men vi er midt i hele den store glædesrus og midt i glæden over de mange fordele også opmærksomme på, at man ikke må glemme de konsekvenser, som det ser ud til, den faste forbindelse får for en række andre forhold. Vi kan f.eks. se, at fjerntrafikken bliver den store vinder i det spil. Der bliver halvtimesdrift fra Odense og timedrift fra Århus med yderligere seks daglige lyntogsafgange, og der bliver satset gevaldigt på at transportere passagerer mellem landsdelene via Storebæltsforbindelsen.

Dette betyder, at DSB med sin nuværende beholdning af IC3-materiel bliver nødt til at omprioritere brugen af dette materiel, allerede når den kommende vinterkøreplan træder i kraft, og det er de sjællandske regionalstrækninger, det kommer til at gå ud over. Det kan vi ikke forstå fra konservativ side. Vi kan ikke forstå, at DSB – fordi de har så flotte, ambitiøse og polerede planer om at skulle konkurrere med flytrafikken osv. – negligerer og nedprioriterer de daglige brugere.