

Den næste sag på dagsordenen var:
12) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 78:

Forslag til folketingsbeslutning om udarbejdelse af en økonomisk risikoanalyse af en eventuel fast forbindelse over Femer Bælt.

Af Steen Gade (SF) m.fl.

(Fremsat 1/2 96).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Lad mig indledningsvis oplyse, at det allerede ved besvarelsen af samrådsspørgsmål A til C ved samrådet i Trafikudvalget den 31. oktober 1995 blev tilkendegivet, at der skal udarbejdes både økonomiske, tekniske og miljømæssige risikoanalyser i forbindelse med vurderingen af de fremtidige overfartsmuligheder på Femer Bælt. Mit talepapir fra samrådet er fremsendt til Folketingets Trafikudvalg med brev af 21. november 1995.

De økonomiske risikoanalyser vil således indgå i vurderingen af, om ét teknisk løsningsalternativ er mere fordelagtigt end et andet teknisk løsningsalternativ, og i vurderingen af størrelsen af reserver til imødegåelse af risici. På baggrund af de indledende undersøgelser foretages valg af relevante alternativer i 1996, eller måske mere præcist sagt: Et fravalg af løsninger, der ud fra miljømæssige eller teknisk-økonomiske forhold er klart uegnede. Når dette er sket, skal risikovurderingen indgå som en del af det videre beslutningsgrundlag.

Det er således meningen, at der som en del af anden fase, der forventes påbegyndt i slutningen af 1996, skal igangsættes risikoanalyser vedrørende de økonomiske, tekniske og miljømæssige forhold. Resultaterne af risikoanalyserne vil altså kunne indgå i beslutningsgrundlaget om de fremtidige overfartsmuligheder på Femer Bælt.

I mine besvarelser af samrådsspørgsmålene A og B i Trafikudvalget den 31. oktober 1995 indgik også en præcisering af, hvad der forstås ved økonomiske risikoanalyser. Heraf fremgik det, at egentlige økonomiske risikoanalyser forudsætter en forholdsvis detaljeret teknisk beskrivelse af de relevante alternativer samt prognoser for de forventede trafikmængder og takster. Sådanne detaljerede oplysninger foreligger

ikke efter første fase af de igangværende undersøgelser, og det er derfor planen, at Trafikministeriet igangsætter de økonomiske risikoanalyser, når der foreligger relevante oplysninger i anden fase. Erfaringerne fra Storebælt og Øresund vil blive inddraget i de økonomiske risikoanalyser.

I beslutningsforslaget foreslår SF, at Transportrådet skal fastsætte retningslinjerne for de økonomiske risikoanalyser. I den forbindelse bør man erindre, at de overordnede retningslinjer for de økonomiske risikoanalyser allerede er fastlagt, og disse retningslinjer er nærmere omtalt i min besvarelse af de tidligere omtalte samrådsspørgsmål.

Selve udarbejdelsen af de økonomiske risikoanalyser skal ske på kvalificeret vis, og det kræver, at de udarbejdes som en integreret del af det samlede undersøgelsesarbejde, som forestås af Trafikministeriet.

Tove Lindbo Larsen (S):

Når og hvis en beslutning om en fast forbindelse over Femer Bælt skal træffes, er Socialdemokratiet naturligvis interesseret i at have et bredt grundlag at træffe beslutningen på. Det gælder, både når det angår miljøet, transportmulighederne og den samfundsmæssige betydning, herunder en økonomisk risikovurdering, som SF omtaler i beslutningsforslaget.

Men vi har imidlertid allerede i Trafikudvalget flere gange drøftet denne sag, som trafikministeren netop har nævnt det, både i et samråd og med efterfølgende fremsendelse af ministerens talepapir i november sidste år, altså så sent som for 3 måneder siden.

Den risikoanalyse, som SF efterlyser, er der allerede taget højde for, som trafikministeren også netop har nævnt det. Det er således ikke en ny idé, SF fremkommer med, men noget, der allerede er fastlagt retningslinjer for, og altså ikke noget, som vi behøver bede Transportrådet om at udarbejde.

Vi har tillid til i Socialdemokratiet, at den økonomiske risikoanalyse kan udarbejdes i Trafikministeriet som en del af det samlede undersøgelsesarbejde. Princippet om, at der skal udarbejdes en økonomisk risikoanalyse, er vi enige i, men beslutningsforslaget er overflødig, således som det allerede er blevet nævnt.

Socialdemokratiet afviser beslutningsforslaget.

Svend Heiselberg (V):

Nu skal der jo først træffes en beslutning om en fast forbindelse over Femer Bælt, men jeg forstår, at SF er meget optaget af det. Måske vil SF gerne fremme muligheden for en sådan fast forbindelse, og det vil vi så fra Venstres side gå positivt ind for, ligesom vi har gjort i forbindelse med både Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen. Men det må vi jo vende tilbage til.

Spørgsmålet er, om vi allerede nu skal begynde at lave nogle forundersøgelser, og vi mener ikke, der er behov for at lave de beregninger nu. Det er jo sådan, at vi har høstet en lang række erfaringer fra både Storebælt og Øresund, som vi vil kunne drage stor nytte af.

Vi mener ikke fra Venstres side, at det er nødvendigt at lave nye analyser i øjeblikket. Men det er klart, at når vi er kommet så langt, at der skal træffes beslutning om en fast forbindelse, skal der naturligvis laves de nødvendige økonomiske og miljømæssige beregninger.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Hr. Svend Heiselberg svarede i sin allerførste sætning på, hvorfor det er nødvendigt at fremsætte dette forslag. Hr. Svend Heiselberg sagde, at nu skal vi jo først have besluttet, om der skal være en forbindelse, før vi tager stilling til, hvilke økonomiske risikoanalyser der skal laves. Jamen det er jo lige præcis det, der er problemet: Det grundlag, hvorpå man træffer sine beslutninger, er fuldstændig utilstrækkeligt, så længe man ikke har en sådan analyse.

Og i tilslutning hertil vil jeg spørge trafikministeren: Hvorfor er budgetterne ofte for lave? Jo større projekter, jo mere skæve budgetter. Er det sjusk, er det regnefejl, er det dårlige beregningsværktøjer, er det dårligt arbejde, eller er det underbudgettering, der er lavet med vilje af bevidst taktiske grunde eller politiske årsager for overhovedet at få et projekt godkendt? Jeg nægter at tro på, at erhvervslivet og samfundet ikke i dag råder over tilstrækkelig gode værktøjer til at lave rimelig nøjagtige beregninger, så jeg er helt sikker på, at det i virkeligheden er politiske og taktiske begrundelser, der ligger bag, når man altid laver forkerte budgetter. Og derfor er det nødvendigt med et forslag som det, vi behandler her.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Hr. Svend Heiselberg siger, at i Venstre kan man godt bygge på erfaringerne fra de tidligere broprojekter, og det er sådan set også dem, jeg er interesseret i. Ved Storebæltsforbindelsen viser erfaringen, at da anlægsloven blev vedtaget, skulle den koste 12,9 mia. kr. i 1986-priser, det blev så senere justeret til 14,1 mia. kr. i 1988-priser, og i dag, hvor broen end ikke er færdig, er prisen steget til 21,7 mia. kr. Det er da noget af en stigning!

Vi har faktisk fremsat forslaget, for at det politiske system skulle få en hæderlig beslutningsproces, og jeg vil gerne spørge Venstres ordfører: Når det gælder erfaringerne med hensyn til økonomien i broerne, har Venstre da ingenting lært, og har man også tænkt sig at køre et løb ved Femerforbindelsen, hvor man sætter et projekt i værk uden at vide, hvad det koster?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er klart, at når tiden er inde, vil Venstre selvfølgelig have de beregninger, både af økonomiske og af miljømæssige hensyn. Men vi må nok sige, at i øjeblikket finder vi, det ville være helt urimeligt at sætte de undersøgelser i gang. Hvis det forholder sig sådan, at SF absolut gerne vil, at der skal bygges en fast forbindelse over Femer Bælt, og hvis det er sådan, at SF vil presse en sådan forbindelse frem, er det klart, at så må vi selvfølgelig gøre os nogle nye overvejelser, men i øjeblikket finder vi ikke, at der er grundlag for det.

Og så vil jeg også gerne sige, at de postulerer, man ofte fremkommer med, både når det drejer sig om Storebælt og om Øresund – altså de store overskridelser, hr. Steen Gade ofte præsenterer offentligheden for – faktisk ikke er urimelig store alligevel. Så derfor synes jeg faktisk, det er at gøre grin med hele borgermusikken, når man buser frem med sådan nogle beregninger, som hr. Steen Gade gør.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Jeg tror, jeg vil tilbyde hr. Svend Heiselberg, at vi i fællesskab kunne tage ud og besøge nogle erhvervsdrivende, både store og små. Vi kunne vælge Thistedegnen f.eks., den kender vi jo begge, og så skulle vi præsentere det synspunkt for dem. Så tror jeg nok, de ville synes, det var uan-

svarlig tale, eller også var der måske nogle af dem, der gerne ville kunne drive virksomhed på den måde.

Jeg vil spørge Venstres ordfører, om de tal, Venstre regner med, er de samme tal, som Europa-Kommissionen regner med, altså et overslag, der roder rundt mellem 35 mia. kr. og 65 mia. kr. Det er jo de tal, der findes i dag, og det er dem, man må operere inden for, og det er jo en ret stor usikkerhedsmargin, der opereres med fra Europa-Kommissionens side. Er det Venstres tal, er det det, Venstre regner med at det projekt eventuelt kan komme til at koste?

Brian Mikkelsen (KF):

Det Konservative Folkeparti er ivrig tilhænger af alle forbindelser, der knytter Danmark sammen, og af forbindelser, der knytter Danmark sammen med andre lande, først og fremmest selvfølgelig med Sverige. Vi har gjort et ihærdigt arbejde for Øresundsforbindelse, og vi vil også være og er allerede ihærdige forkæmpere for en Femer Bælt-forbindelse.

Vi mener, der er taget højde for den risikoanalyse, og vi mener, at SF og hr. Steen Gade har sovet i timen. Vi vil selvfølgelig ikke som et økonomisk ansvarligt parti være med til at underbudgettere, men vi vil heller ikke overbudgettere med store anlægsudgifter for statens midler. De ting er undersøgt nøje og vil blive undersøgt nøje for alle broprojekter i Danmark, også for et Femer Bælt-projekt.

Jeg har den opfattelse, at SF og hr. Steen Gade – og det er jo fair nok – forsøger at træne det projekt, men det burde man dog nok bekende klarere kulør med hensyn til. Vi er som sagt meget positive over for det, og vi vil forsøge at undgå den trænering og den forhindring, SF forsøger at stille op med forslag om en risikoanalyse, som der allerede er taget højde for.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Jeg blev noget forundret. Hr. Brian Mikkelsen siger, at der er taget højde for det, altså at der er lavet en økonomisk risikovurdering, men trafikministeren har lige sagt, at der ikke er lavet en analyse.

Men ministeren har givet sig i forhold til sidste gang, vi drøftede spørgsmålet, og det skal jeg kvittere for om lidt, når jeg skal svare: Den bliver fremrykket, der kommet et eller andet, som vi skal snakke nærmere om under dette forslags behandling.

Men trafikministeren har altså lige fortalt Folketinget, at der ikke er lavet økonomisk risikovurdering. Jeg ved ikke, om det er Det Konservative Folkeparti, der har foretaget en, for så vil jeg altså gerne høre noget om, hvad det er, hr. Brian Mikkelsen er nået frem til. Hvad regner Det Konservative Folkeparti med, at der er af risiko på det område i det her forslag?

Jeg kunne have lyst til at sige, at sidst vi diskuterede det her i offentligheden, havde jeg tilfældigvis den oplevelse at mødes med nogle jyske erhvervsfolk om eftermiddagen samme dag, som det havde været diskuteret i medierne. Og det, de ikke kunne forstå, var, at en ansvarlig politiker i Danmark – det var altså trafikministeren – sagde, at han ikke ville foretage en økonomisk risikovurdering, for de kunne da aldrig finde på at udvide deres fabrik eller foretage en langtidsinvestering uden at have foretaget en økonomisk risikovurdering. Men når det handler om broer og offentlige penge, så er Det Konservative Folkeparti åbenbart fuldstændig ligeglad.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg vil tillade mig at sige, at Det Konservative Folkeparti på alle områder, på alle områder uden undtagelse, er mere økonomisk ansvarligt end SF, også på trafikinvesteringsområdet. Selvfølgelig er vi meget påpasselige og nidkære med hensyn til offentlige midler, for der skal ikke bruges for mange af dem, og det står selvfølgelig i modsætning til, hvad hr. Steen Gades parti står for. Og det gælder også med hensyn til Femer Bælt.

Der er ikke lavet nogen risikoanalyse endnu, det er selvfølgelig rigtigt nok, men vi har tiltro til, at Trafikministeriet formår at gøre det på en kompetent måde, og vi mener, at det forslag, som SF her har fremsat, er komplet overflødigt, fordi det også indeholder det arbejde, som Trafikministeriet er ved at foretage.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg hæfter mig ved, at hr. Brian Mikkelsen opfatter det som en trænering af et projekt, at man ønsker et reelt funderet økonomisk beregningsgrundlag. Det forekommer mig fuldstændig absurd. Det betyder, at hvis man går ind for et forslag, så kan man altså vedtage det uden noget som helst grundlag, og hvis man ikke går ind for det, ja, så kan man også forkaste det uden nogen som helst økonomisk beregning.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg vil godt gentage – som en anden senator – i øvrigt mener jeg, at selvfølgelig skal man undersøge alle projekter nøje. Man skal finde ud af, hvad man bruger offentlige midler til. Og det er Det Konservative Folkeparti også garant for i denne henseende.

Men vi mener – og jeg gentager – vi mener, at i det forløb, der er lagt op til her, kan vi have fuld tiltro til, at alle kalkulationer, alle risikoanalyser, vil blive indeholdt i det arbejde, som Trafikministeriet gør.

Og vi mener, det er spørgsmål om, at SF – og også Enhedslisten selvfølgelig – vil forsøge at trænere og forhindre dette projekt, som vi mener er til gavn for Danmark og til gavn for regionen, fordi det kan bringe noget vækst til et område, som er udsultet i forvejen.

Dorit Myltoft (RV):

Da partiets ordfører i denne sag, fru Vibeke Peschardt, ikke kan være til stede, skal jeg fremføre følgende:

Det Radikale Venstre er enig med både forslagsstillerne fra SF og trafikministeren i, at der også skal gennemføres økonomiske risikoanalyser som led i undersøgelserne af en fast forbindelse over Femer Bælt.

Trafikministeren har redegjort for dette både i samrådsspørgsmål fra den 31. oktober 1995 og i ministerens tale i dag. Det Radikale Venstre vil konstruktivt medvirke til, at der holdes fast i dette.

Det Radikale Venstre kan ikke støtte SF's beslutningsforslag af følgende grunde: For det første fordi det ville indebære, at Transportrådet ville få pålagt en opgave, som er Trafikministeriets. For Det Radikale Venstre er det meget vigtigt at fastholde Transportrådets uafhængige status som et rådgivende organ, der er medvirkende til at skabe en alsidig folkelig debat.

Transportrådets rapport »Facts About Femer Belt« fra februar 1995 har jeg i hvert fald haft megen udbytte af at læse, og jeg ser den som et vægtigt bidrag i debatten. Men rådets uafhængighed må som sagt fastholdes.

For det andet ser jeg i bemærkningerne til forslaget en risiko for, at de kan forstås sådan, at der med en fast forbindelse kun tænkes på bro eller tunnel. Denne mistanke begrundes jeg bl.a. med, at SF fremhæver 3 projekter som særlig relevante, nemlig Storebælt, Øresund og Kanal-tunnelen.

Jeg er næsten klar over, at forslagsstillerne vil se min mistanke som noget overdreven, men jeg finder det nødvendigt at gentage, at vi taler om noget eventuelt, nemlig en eventuel fast forbindelse. Det vil på nuværende tidspunkt være fantasiløst at indskrænke de mulige alternativer.

Det er væsentligt at være i konstant dialog med, hvad der foregår i den politiske proces i Tyskland, og ikke forcere en beslutningsproces igennem, som ikke inddrager fremtidige forestillinger om et overordnet trafiknet i Europa. For Det Radikale Venstre er det vigtigt at pointere, helt i overensstemmelse med »Trafik 2005«, at en eventuel fast forbindelse over Femer Belt skal ses som et led i den kollektive trafik på nordisk og europæisk plan.

For persontrafikken betyder det, at banetrafikken skal tilgodeses bedst muligt, men det er bestemt heller ikke uden betydning, at hele godstrafikken i Centraleuropa mere og mere er ved at blive omlagt fra lastbiltrafik til skibstrafik, ganske enkelt fordi miljøbelastningen fra landevejene er blevet for stor. For mig betyder det, at en udbygning af færgetrafikken med nye typer af færger kunne være nok så interessant.

Under alle omstændigheder er det meget, meget vigtigt at sikre den højeste grad af åbenhed i beslutningsprocessen. Hertil vil Det Radikale Venstre aktivt bidrage, men som nævnt kan vi ikke støtte beslutningsforslaget.

Jan Køpke Christensen (FP):

Fremskridtspartiet vil først og fremmest slå én ting fast, og det er, at den forbindelse over Femer Bælt, som der er tale om i dette beslutningsforslag, selvfølgelig helst ikke skulle gennemføres, i hvert fald ikke med skattemidler. Som ordførerne her i salen garanterer er klar over – men jeg nævner det af hensyn til offentligheden, hvis nogen ikke skulle være klar over det – så kan f.eks. tyskerne eller for den sags skyld svenskerne, eller hvem ved jeg, eventuelt gå i gang med at bygge den, for os ingen alarm, men det er altså ikke skattemidlerne, der skal finansiere en sådan Femer Bælt-forbindelse.

Derudover må vi sige, at vi naturligvis er af den opfattelse i Fremskridtspartiet, at der skal foreligge en økonomisk risikoanalyse, hvis der er et flertal her i denne sal, der vil have denne forbindelse gennemført. Det siger sig selv, at der må være konsekvensberegninger, der må være en risikoanalyse, som – som SF ganske rigtigt var inde på – har manglet på de andre forbindelser. Men da det jo som bekendt ikke er ved-

taget, at det offentlige skal starte byggeri på Femer Bælt, så mener vi ikke, der er grund til på nuværende tidspunkt at gennemføre forslaget.

Man kan altså forstå, at Fremskridtspartiet i princippet er lidt positivt over for forslaget. Vi er ikke sådan firkantede og vil afvise det helt blankt, men vi erkender, at der ikke på nuværende tidspunkt er grundlag for forslaget; men vi vil naturligvis se nærmere på det i udvalgsbehandlingen.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten kan godt tilslutte sig intentionerne med forslaget, og vi vil også stemme for det.

Hovedspørgsmålet for Enhedslisten er, hvordan vi sikrer, at der ikke foretages politisk betinget budgetlægning. Derfor er der et generelt behov for, at et uvildigt og respekteret organ – og det kan udmærket være Transportrådet – får kompetence og pligt til at følge større trafikprojekters økonomi og måske også deres miljøeffekt fra start til slut.

Den nye rapport om undersøgelser vedrørende Femer Bælt-forbindelsen beskriver organiseringen af og indeholdet af de undersøgelser, man nu fra regeringens side vil sætte i værk.

Som en sidebemærkning har jeg noteret mig – og det vil også glæde fru Dorit Myltoft – at der i indledningen alene tales om en jernbaneforbindelse, mens rapporten i øvrigt udelukkende taler om kombinerede forbindelser. En sådan måde at fremlægge tingene på skaber altid mistanken om fordækte og skjulte dagsordener. Men lad nu det ligge.

Det fremgår, at der nu er indgået en aftale mellem Danmark og Tyskland, og dér kunne det jo være rart at vide, om den dansk-tyske aftale er identisk med de betragtninger, der er nedfældet i rapporten, eller om det er muligt at få den originale aftale tilstillet. Det vil jeg så spørge trafikministeren om.

Analysearbejdet skal foretages af en styregruppe med Trafikministeriets Femer Bælt-projektorganisation i formandsstolen. Rapporten fortæller ikke, hvem der ellers skal sidde i dette helt centrale organ. Kunne man måske få et svar på det? Men alene formandspositionen er yderst betænkelig. Regeringen har altså allerede etableret en projektorganisation, som selvfølgelig allerede i dag er gearet til at skulle gennemføre hele projektet. Kan man forvente en uvildig undersøgelse af sådan et organ? Næppe. En sådan projektorganisation vil selvfølgelig gøre alt for at beskytte sit projekt.

Hvordan kan ministeren garantere en tilstrækkelig uvildighed? Hvem vil han putte ind på de øvrige pladser i styregruppen? Kan Enhedslisten f.eks. tænkes at få en plads i sådan en gruppe?

Under sig har styregruppen en række arbejdsgrupper, som igen skal kunne trække på nogle ekspertgrupper, og det lyder vældig fint. Det gælder bare ikke de økonomiske undersøgelser; her er ingen arbejdsgruppe og ingen ekspertgruppe. Det er meget lidt betryggende. Hvorfor skal der være denne lukkethed omkring de økonomiske spørgsmål? Hvad er det for analyser, der ikke tåler dagens lys, men som skal holdes snævert i en ukendt sammensat styregruppe med Trafikministeriets Femer Bælt-projektorganisation i formandsstolen? Jeg håber, at også andre partier uden for regeringen kan se, at det ikke ser særlig betryggende ud.

Når man så kigger på, hvad de konkrete undersøgelser i rapporten skal omfatte, så er der tale om en fase 1 på halvandet års tid og en fase 2, som varer 2 år. Rapporten forventer, at resultaterne fra de to faser foreligger i 1998, altså om 2-3 år.

Rapporten beskriver en lang række forskellige undersøgelser, som skal gennemføres som led i disse to faser, men der indgår ingen økonomiske analyser af anlægs- og driftsomkostningerne. Først når hele undersøgelsesarbejdet er gennemført, går styregruppen ifølge rapporten i gang med de såkaldte øvrige undersøgelser, og her dukker så langt om længe de økonomiske risikoanalyser op. Rapporten beskriver dog intet om, hvad disse risikoanalyser skal omfatte, hvordan de skal gennemføres, eller hvornår de skal være færdige.

Man ønsker ikke fra regeringens side at tage denne diskussion, fordi man ved, at det slet ikke hænger sammen. Det er bevidst politisk manipulation af værste skuffe, og det ved man godt. Hvis der er noget, der bidrager til mistro til politikernes motiver, så er det lige netop denne måde at føre politik på, det vil jeg gerne understrege, ikke mindst i lyset af modstanden mod at sikre større offentlig indsigt og åbenhed om de store trafikprojekter.

Vi vil ganske enkelt ikke acceptere, at partierne her i salen vasker hænder, når der om nogle år skal tages stilling til hele projektet, og der ligger nogle politisk udarbejdede budgetter, og når der senere laves storvask, når budgetoverskridelserne på et projekt er en realitet. Det er her og nu, man som folketingsmedlem fastlægger

grundlaget for den økonomiske styring af projektet, og det ansvar kan man ikke løbe fra senere. Jeg skal garantere for, at vi løbende vil minde alle og enhver om det.

Arne Melchior (CD):

På dette fremskredne tidspunkt kan man vel nok tillade sig en lidt flad brander og sige, at der her er tale om en femårsplan eller femerårsplan. Jeg synes ikke, at det hører nogen steder hjemme at ville have sådan en undersøgelse nu. Jeg har godt set i bemærkningerne, at et stort, velrenommeret ingeniørfirma har sagt, at man skal lave det i god tid, men da ikke, før man har noget at beregne på.

Prognoser er jo altid langtidsprogner, for det er jo ikke kun fra igangsættelsen, men helt frem til ibrugtagningen, man skal lægge prognoser. Hvem ved noget om, hvordan trafikken vil være i år 2008 eller noget i den retning, når denne forbindelse måske engang – hvis den ellers besluttet – står færdig? Jeg mener overhovedet ikke, der er noget at beregne på. Jeg mener, det vil være spild af dygtige folks tid, spildt arbejde for de dygtige folk og spildte udgifter. Vi er altså helt afgjort imod.

Jeg skal så benytte lejligheden til at minde om, at man mange gange indsnævrer de økonomiske betragtninger omkring en fast forbindelse. Det kan også gælde andre trafiklinjer, men især her, hvor der er tale om, at man tager noget for at komme over. Så taler man om, hvad anlægget har kostet, og hvad det indbringer pr. år over en længere periode, og så stiller man altså disse udgifter op mod disse indtægter.

Men i beregningerne skal sandelig også indgå, hvilke virkninger denne faste forbindelse får for det nærmere og det fjernere samfund omkring den, hvilke beskæftigelsesmæssige, økonomiske og aktivitetsmæssige virkninger den får. Det skal sandelig også indregnes. Dertil kan hr. Steen Gade så sige: Nå ja, men vi skal jo have lagt nogle kriterier fast for, hvad der skal indregnes. Men jeg nævner det for at sige, at når sådan noget ligger 10-12-15 år ude i fremtiden, så er det altså ikke papiret værd, som disse beregninger er lavet på.

Så skal jeg bekende, at jeg får mange henvendelser både fra journalister og organisationer, som går ud fra, at CD har lagt sig fast på, at vi skal have en fast forbindelse over Femer Bælt, og når jeg siger, at det har vi aldeles ikke, så siger de: Hvad, svigter du din begejstring for faste forbindelser og broer etc.? Så svarer jeg:

Nej, det er der slet ikke tale om, men vi har ikke lagt os fast på det. Vi skal da først have tekniske, miljømæssige og økonomiske beregninger i massevis. Og det har slet ingen hast for den, som tror.

Steen Gade (SF):

Jeg kan ikke nære mig for at starte med den allersidste bemærkning fra hr. Arne Melchior om, at vi skal have tekniske, miljømæssige og økonomiske beregninger. Der er jo ingen, der er i tvivl om, at det allerede er sat i værk, at der skal laves tekniske beregninger. Det er allerede sat i værk, at der skal laves miljømæssige beregninger. Det, der ikke er sat i værk, er, at der skal laves økonomiske beregninger. Det er jo lige præcis det, der er pointen i SF's forslag: at der er en grundlæggende mangel i den måde, man angriber det her på fra regeringens side, og det er derfor, vi har stillet forslaget.

Lad mig så sige, at jeg synes da, det er et problem, at dette her er den første debat, Folketinget har, altså i salen, om Femer-forbindelsen. Det havde måske været rigtigere – jeg synes, det havde været rigtigere – at vi havde fået en debat om, hvorvidt vi overhovedet ville sætte det her på skemaet, men nu er der et flertal i regeringen, der har sagt: Det her sætter vi på skema.

Jeg vil også gerne sige til Det Radikale Venstres ordfører: Undersøgelsesarbejdet er sat på skema. Den danske regering har oven i købet lavet aftaler med andre lande om, at nu går man i gang med det her. Det, man ikke har villet sætte i gang, det er i god tid at lave økonomiske risikoanalyser, og det er jo grunden til, at vi så syntes, at vi skulle fremsætte dette her forslag. Man kan sige, der er to grunde, nemlig at vi vil gøre, hvad vi kan, for at få lavet dem, og for, at det bliver fremskyndet så meget, som det overhovedet er muligt for os at presse igennem. Og den anden grund er, at der i hvert fald ikke skal være nogen, der på et tidspunkt kan sige, at de ikke er blevet advaret, og at de ikke har fået at vide, at der var nogen, der gik ind i den her fase.

Det, der driver mig i denne sag, er, at jeg synes, Folketinget skal tage sig sammen efter nogle forkerte og dårlige beslutningsprocesser først og fremmest omkring Øresundsbroen, men også omkring Storebæltsbroen. De har ikke været ordentlige. De har ikke været demokratiske, og de har ikke været åbne. Det er det, vi advarer imod at gentage ved Femer. Og ét af temaerne – men der er mange flere, og jeg skal forsikre Folketinget om, at det her også kun er

starten fra vores side på at forfølge dette projekt noget nærmere – er temaet omkring økonomiske risikovurderinger.

Må jeg så svare ordførerne: Hr. Arne Melchior har jeg vist svaret nok. Jeg vil gerne sige tak til fru Jette Gottlieb for tilslutningen – sådan forstod jeg det – og vel også en halv tak til hr. Jan Køpke Christensen for en halv tilslutning. Men ellers var der jo nok ikke tilslutning i ordførerrækken.

Fru Dorit Myltoft sagde, at man skulle passe på Transportrådets selvstændighed. Jamen herregud, har Folketinget ikke nedsat Transportrådet, for at vi skal lade os rådgive? Det er jo det eneste, vi beder om: at man bliver rådgivet af Transportrådet. Jeg synes da, hvis vi kommer igennem et langt projekt her, forberedelse af Femer-forbindelsen, og vi samtidig har nedsat, bl.a. på radikalt initiativ, et transportråd, og hvis vi så skal opdage, at nok har vi lavet et transportråd, som skal rådgive Folketinget, men det skulle bare ikke bruges til forberedelsen af det største trafikprojekt, som man nu har under forberedelse, så er det da hul i hovedet, og det er at gøre grin med institutionen.

Og her skal man altså ikke smutte udenom ved at sige, at rådets selvstændighed skal bevares. Vorherre bevares! Jeg tror sådan set, at hr. Nils Wilhjelms tidligere minister her i huset, gerne ville bruges noget mere af huset. Jeg tror ikke, det var derfor, han syntes, at han ikke rigtig havde lyst til at fortsætte som formand. Jeg tror ikke, det var, fordi han syntes, han blev misbrugt og blev overforbrugt her.

Der ligger bestemt ikke heri, at vi forcerer en beslutningsproces. Vi går ind i én, der lige så stille er i gang, men uden åbenhed.

Til hr. Brian Mikkelsen: Jeg kan forstå, at Det Konservative Folkeparti har taget stilling ved at sige ja til en bro, ligeglad med, om den koster 55 mia. kr. eller 65 mia. kr. De to tal er de eneste, der er på bordet. Det er dem, Kommissionen nævner. Tallet ligger mellem 35 mia. kr. og 65 mia. kr.

Hr. Heiselberg har jeg svaret, og så er der fru Tove Lindbo Larsen, som er inde på noget, som også andre har nævnt: at regeringen jo tidligere i det samråd, vi havde i Trafikudvalget, har sagt, at man ville lave økonomiske risikovurderinger.

Og herefter vil jeg så gå videre til trafikministeren, for jeg vil sådan set også takke ham i dag. Nu har jeg jo ikke takket så mange, men jeg vil takke trafikministeren, for jeg kan godt høre,

at der er forskel på det, trafikministeren siger i dag, og det, der blev sagt i samrådet i Trafikudvalget.

Men det, jeg selvfølgelig gerne vil have fundet helt ud af, er, helt præcis hvornår det er, vi skal have den her økonomiske risikovurdering. Nu har jeg læst denne her rapport, og deri læser jeg sådan set, at det skal ske umiddelbart efter 1. fase, og inden man går i gang med 2. fase. Det var der også noget af det, ministeren sagde, der tydede på. Men så var der noget andet, der tydede på, at man først kunne gå detaljeret ind i det, mens 2. fase kører.

Nu tror jeg, at ministeren har haft travlt – eller man har haft travlt ovre i Trafikministeriet – med at komme os en lille bitte smule i møde, men man har ikke rigtig været klar over, hvor meget man ville komme os i møde. Og så er ministeren blevet udstyret med et interessant talepapir – det kan jo ske for ministre – og det kan være, det er svært for ministeren at forklare præcist i dag, hvornår den her økonomiske risikovurdering skal sættes i gang, og hvad den skal indeholde.

Det er mine to spørgsmål: Hvornår skal den sættes i gang? Og hvad skal den indeholde, hvordan bliver den sat sammen? Bliver det én, som virkelig inddrager de reelle økonomiske risici, ikke bare de små, dem, der er knyttet til, om det er det ene materiale, man bruger, eller det andet materiale, og om det er den ene metode eller den anden, men også andre mere overordnede økonomiske risici ved sådan et projekt?

Det vil jeg gerne have svar på, og hvis ministeren ikke kan give det i dag, så er det jo bl.a. det, udvalgsarbejdet skal bruges til.

Selv om jeg altså egentlig ikke syntes, jeg hørte det fra ordførerne, så er der da en lille smule ros og en lille smule tak til ministeren. Det, vi skal bruge tiden på, er at finde ud af, om der også er hold i det.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Til hr. Steen Gades første bemærkning, hvori han kommenterede min afslutning: Der troede han nok, at han tog mig med bukserne nede, men det gjorde han aldeles ikke.

Det er da helt naturligt, at man skal lave de miljømæssige og de tekniske undersøgelser før de økonomiske. Man skal da først vide, hvilken havbund der er på det sted, hvilke dybder der er, hvilke forhold der er. Her er der ikke meget – måske noget, men ikke meget – at lære fra de

tidligere store byggerier, fordi havet ter sig så forskelligt forskellige steder.

Man må da først vide, om det overhovedet er miljømæssigt forsvarligt. Man må da først vide, hvilke teknikker der skal bruges, og før man kender linjeføringen mere nøjagtigt, før man kender fordelingen på broer og tunnel, før man har det på plads, kan man da ikke begynde at beregne, hvad det så koster. Og før man kan lave nogle budgetter, kan man da ikke lave økonomiske risikoanalyser. Så derfor var det helt korrekt, hvad jeg sagde, og det kunne der slet ikke drives gæk med.

Så skal jeg for en ordens skyld gentage, hvad jeg har sagt fra dette sted adskillige gange og også mange gange ude i samfundsdebatten: Det er ukorrekt, og jeg har dokumenteret det, og andre har kunnet dokumentere det, at beslutningsprocessen forud for Storebælts og Øresunds faste forbindelser skulle have været for kort eller for hemmelig eller ikke demokratisk nok. Det modsatte er tilfældet; jeg siger det bare for en ordens skyld. Jeg skal ikke gentage al dokumentationen – det har jeg heller ikke tid til.

(Kort bemærkning).

Dorit Myltoft (RV):

Jeg brugte en del af min ordførertale til at pointere Transportrådets uafhængighed. Jeg er ganske enig med hr. Steen Gade i, at Transportrådet er nedsat som rådgivende for Folketinget. Jeg har faktisk selv brugt dets rapport som et godt råd. Det, jeg advarede imod, var, at regeringen skulle pålægge Transportrådet en opgave og så oven i købet en opgave, der naturligt hører hjemme i Trafikministeriet.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Om det sidste kun, at jeg bestemt også mener, at Transportrådet er rådgivende for regeringen.

Det kunne da komme an på en prøve i udvalget. Vi kunne sende et brev til Transportrådet, om rådet ville synes, det var en vældig belastning, om det blev spurgt. Når man har læst dets rapporter bl.a. om erfaringerne fra de tidligere bæltforbindelser, så er der jo ikke noget, der tyder på, at det syntes, at det var en belastning at blive spurgt og blive inddraget. Så jeg tror da, vi kan blive enige om, at ministeriet under udvalgsbehandlingen sender sådan et brev til Transportrådet og spørger, om det synes, det er en belastning for dets selvstændighed at blive inddraget i det her arbejde.

Så vil jeg sige til hr. Melchior, at jeg simpelt hen ikke tror, at vi taler helt samme sprog omkring, hvad en økonomisk risikoanalyse er. Jeg synes, hr. Melchior taler om et budget; det er noget andet. Det er jo simpelt hen, at der skal laves en beregning, ligesom når en virksomhed vurderer, om den skal udvide sin virksomhed. Så laver man en beregning på noget teknik, og man laver nogle beregninger på markedet og miljø osv., og så laver man en overordnet vurdering af, hvordan også økonomien ser ud, ikke bare den snævre økonomi, sammenlignet med udviklingen i renteniveauet, hvor kan man få lånene henne osv.

Det er det, det her handler om, og det er det, som jeg altså hører hr. Melchior og andre sige nej til. Og jeg hører en trafikminister, som siger, at vi skal have et eller andet i den retning på et eller andet tidspunkt, der ligger tidligere, end det har ligget før. Og jeg vil så bruge udvalgsarbejdet til at finde ud af, hvornår det er, og prøve at presse på, så det i hvert fald bliver bedre, end det har tegnet indtil nu.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 65:

Forslag til folketingsbeslutning om en kvote for bæredygtigt dyrkede bananer.

Af Steen Gade (SF) og Villy Søvnald (SF).
(Fremsat 9/1 96).

Forslaget sattes til forhandling.