

[Ministeren for offentlige arbejder]

nogen at sige noget om, hvordan bilismen vil se ud i år 2000 eller i år 1995. Hvem kan sige noget 3 år frem i tiden, mange gange bare 3 måneder frem i tiden, om energipriser? Hvad behager? Og man taler her om energibesparelser ved sammenlagt færgefart. Det kommer da an på, hvad energien koster til den tid, i 1989, når broen tidligst kan være færdig eller halvfærdig. Hvem kan sige noget om renteniveau, og hvem kan sige noget om valutakurser 2 år eller 15 år frem i tiden? Hvem kan sige noget om, at vi har færre biler om 15 år? Jeg antager – men jeg ved det lige så lidt som nogen andre – at vi har mange flere, fordi jeg ikke bare tror, men er overbevist om, at elbilen bliver en realitet i løbet af 1980'erne. I Detroit siger man, det sker i hvert fald inden 1990, og at det er en folkevogn. Det bliver altså en renere trafikform, det bliver en billigere trafikform, derfor vil flere familier og personer benytte denne trafikform, og desto mere brug for bilen vil vi have.

Om trafikunderlag i det hele taget for sådanne forbindelser kun endnu en sidste bemærkning. Vi har dubleret Lillebæltsbroen, vi har dubleret Storstrømsbroen. Hvis vi havde anlagt Storebæltsbroen i 1930'erne, i 1940'erne, i 1950'erne eller i 1960'erne, er der vel ikke nogen, der er i tvivl om, at så havde der også i dag været et meget stort trafikunderlag for sådan en forbindelse.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

To meget korte bemærkninger. Den ene er, at ministeren ikke vil garantere, at regeringen vil stå bagved, såfremt det skulle lykkes andre at finde et flertal for en fast forbindelse over Store Bælt inden udløbet af de to år, ministeren så smukt omtaler, og det må igen være en bekræftelse på, at den splid, som jeg før har påtalt heroppefra hersker i regeringen, er alvorligere, end man umiddelbart får indtryk af. Det var den ene ting.

Den anden ting er, at ministeren siger, at ingen private firmaer eller konsortier vil etablere en sådan forbindelse, medmindre de får statsgaranti. Det mener jeg er forkert. En statsgaranti er ikke nødvendig. Det, som jeg forestiller mig at et privat finansieret foretagende skulle have garanti for, var selvfølgelig, at det i en årrække skulle have lov til at

opkræve nogle bropenge. De priser skulle selvfølgelig fastsættes. Det er da meget muligt, at de skulle indekreguleres, men det er da også den eneste form for garanti, der kunne blive tale om, og så i øvrigt, at man i løbet af en 15–20 år overlod broen vederlagsfrit til staten. Det er, hvad jeg forestiller mig ved privat finansieret, og det er det, jeg håber at der kan skabes flertal for på et eller andet tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg skal ikke sige mere om ministeren og hans misfortolkning af det møde, der har været i Korsør. Det mener jeg er komplet underordnet i denne forbindelse.

Ministeren lover ikke noget, men der blev ligesom sagt, at man fastholder nogle færgeruter på Store Bælt og Kattegat, i hvert fald på Kattegat, efter at der er kommet en fast forbindelse, og så er det meget pænt at sige: vi har skibene, vi har folkene, men der skal også være noget at sejle med, og der er jo ikke noget at sejle med, hvis man regner med, at når man har en fast forbindelse, går al trafikken over Storebæltsbroen.

Ministeren siger også, at havde vi bygget en Storebæltsbro i 1930'erne, havde vi stået i den situation i dag, at vi skulle have bygget en ny til et par og tyve milliarder kroner eller sådan noget lignende.

Til sidst vil jeg godt bede om at få at vide, om det er rigtigt, det, der har været fremme i nogle undersøgelser, vi har fået i udvalget om offentlige arbejder, at hvis man skal forrente broens pris, vil det komme til at koste 420 kr. for en personbil over Storebæltsbroen, og det er en enkeltbillet, der er tale om.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Hr. Dohrmann siger, at han mener, der er private, der vil finansiere en sådan bro uden statsgaranti – eller må jeg sige en sådan fast forbindelse uden statsgaranti – på betingelse af, at de får lov til at opkræve visse bropenge. Det er muligt, hr. Dohrmann har en sådan viden. Jeg har været kontakttet, jeg har næsten haft kø af personer repræsenterende konsortier, som har ønsket at bidrage til finansieringen af denne forbindelse. Jeg har haft dem i sådan et tal og af en sådan kvali-