

[Elisabeth Bruun Olesen]

Nu skælder ministeren endnu en gang oppositionen ud og siger, at vi tager patent på miljøet. Ja, det gør vi nok i praksis, tror jeg; i ord har vi allerede lært alle sammen, at man bør have nogle rigtige holdninger, men der er nu engang langt fra ord til handling. Jeg har endnu ikke fået noget at vide om, hvad ministeren vil gøre i forbindelse med miljøet i Bælthavet. Så det må vi jo vende tilbage til under udvalgsarbejdet.

Dernæst vil jeg gerne stille et spørgsmål til de ordførere, der har snakket om økonomien. Jeg mener, som jeg har sagt flere gange, at man skal basere en modstand først og fremmest i en modstand mod anden etape med den store, forkromede bro og privatbilismen; den er VS 100 pct. imod. Desuden mener jeg, at man skal basere den på en modstand begrundet i, at man ikke kan være sikker på, at man kan sikre miljøet. Men jeg kunne godt tænke mig at høre dem, der kommer med de økonomiske betragtninger: tror man overhovedet ikke, det koster noget at fortsætte med færgedrift? Det er, som om færgedrift lige pludselig er gratis, og der er da nogle meget, meget store driftsomkostninger ved færgedrift, ud over at man skal købe nye færger, ud over at der er blevet besluttet sammenlægning af tog- og bilfærgerne.

Har jeg opfattet det hele forkert, at det i de to rapporter, der er lavet om dette, har vist sig, at selve broforbindelsen – som VS altså er imod – faktisk er mere rentabel end fortsat færgedrift? Nu snakker jeg kun økonomi, ikke økologi.

Hvis der er nogen, der kan overbevise mig om, at man bare skal rense økonomien for tidsforskelle – for man kan ikke bare kigge på de to tal; man bliver nødt til at sammenligne også tidsfaktoren – så vil jeg godt være med til at diskutere dette mere grundigt. Men de to rapporter, der er lavet, siger det modsatte.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg deltager gerne i de kurser og den undervisning, som ministeren foranlediger, og kunne vi oven i købet komme til at sidde ved siden af hinanden på samme skolebænk, kunne der måske komme et godt udbytte ud af det.

Men jeg stillede ministeren et konkret spørgsmål, som jeg gerne vil have at man på et senere tidspunkt kan slå svaret op på. Mit spørgsmål lød: mener ministeren, at DSB skal betale den samme afgift eller bropenge, eller hvad man nu vil kalde det – give den samme betaling – for at transportere en varegruppe over Storebælt, som de private vognmænd skal betale?

Jeg spørger selvfølgelig ud fra den opfattelse, at de private vognmænd med dette prestigeprojekt helt klart vil blive rigtig dårligt stillet. Jeg vil gerne have ministerens udtalelse om, hvorvidt DSB skal betale det samme som private vognmænd.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil gerne medgive ministeren, at muligheden af en sænketunnel under Østerrenden er nævnt i lovtæksten. Jeg forvekslede lovtæksten med teksten i § 1 i den politiske aftale, hvor der står følgende:

»2. etape består af en vejforbindelse i form af en højbro omfattende 2 × 2 spor plus nødspor over Østerrenden samt af færdiggørelsen af lavbroen over Vesterrenden for vejtrafik.«

Senere står der, at man kan overveje også at udbyde en sænketunnel; men der er en prioritering af højbroen, det står fast. Jeg synes, det er ordentlig snak, hvis man virkelig vil sige, at man vil bruge sænketunnelen i givet fald. Den er mulig og fornuftig at gennemføre.

Fru Elisabeth Bruun Olesen har ret i, at det i Nyboe Andersens beregninger så ud, som om begge projekter, især biltogsprojektet, var yderst rentable og samfundsøkonomisk fornuftige, også målt i forhold til den type af fortsat færgefart, som lå i projektet »Sammenlagt færgefart«, forudsat at man også gennemførte de store kombifærgeprojekter. Men der stod så også i denne rapport fra Nyboe Andersen, at man ikke var sikker på, at det var dette projekt, det var rimeligt at sammenligne med.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at jo tættere vi kom på realiseringen af projektet »Sammenlagt færgefart«, jo billigere blev det. Det var rent faktisk sådan, at man startede med et projekt til 750 mill. kr. for første etape. Det kom senere ned omkring de 500