

[Arne Melchior]

hele deres program ved at stå i kø og trille tom-melfingre.

Og med hensyn til, hvad man er vant til i udlandet, så tager hr. Dohrmann totalt fejl; man kender jo vejafgifter andre steder. Jeg har lige besøgt New York på embeds vegne. Man kan ikke komme fra Mantattan til hverken La Guardia eller Kennedy lufthavnen uden at erlægge 2 dollar hver vej, hver gang man skal derud. Og her drejer det sig altså om at komme over vand på en strækning, hvor man hidtil har måttet bruge mange timer og nøjagtig det samme antal kroner. Der er ikke én turist, der bliver gal på os over det. Tværtimod vil denne bro, dette projekt, ligesom tidligere broer, vi har opført, blive en turistattraktion i sig selv.

Første næstformand (Knud Østergaard):

Hr. Dohrmann for sin sidste korte bemærkning i denne omgang.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jamen hr. Arne Melchior! Det er ikke 2 dollar, jeg taler om. Nu bruger vi for det første ikke dollar, som hr. Arne Melchior ved, selv om han bevæger sig meget rundt i udlandet, men det, jeg navnlig er bange for, er, at selv de, der er vant til at betale i udlandet – og det er rigtigt, det gør man mange steder – vil stejle fuldstændig, når de bliver præsenteret for en regning af den størrelsesorden, som der vil blive tale om. Man har nemlig indgået en aftale, som er ensbetydende med, at man har valgt vel nok det dyreste projekt, man overhovedet kunne finde, og det er naturligvis også brugerbetaling. Brugere skal dække omkostningerne, hvis man ellers skal rette sig en lille smule efter lovforslaget.

Så kan jeg heller ikke undlade en bemærkning, når hr. Arne Melchior nævner svenskerne – jeg sagde i øvrigt ikke, at svenskerne skulle betale halvdelen; de har før tilbudt, at de ville betale det hele – og taler om indflydelse. Med den indstilling, hr. Arne Melchior har, kan jeg godt forstå, at det projekt, vi her taler om, bliver så dyrt, for hvis der er noget, hr. Arne Melchior slet ikke har tænkt på, så er det, hvad det hele vil koste. Det ligger hr. Arne Melchior uendelig fjernt.

Margrete Auken (SF):

Som det er fremgået af debatten, er jeg ikke alt for imponeret af miljøarbejdet i Trafikministeriet. Jeg håber ikke, at ministeren optager det personligt; jeg har haft med hans ministerium at gøre i mange år, og jeg tror, de først lige har lært at stave til ordet miljø derovre nu, så der er håb om, at det går fremad. Jeg synes, vi skal håbe på gode forhandlinger også i tiden, der kommer, selv om det indimellem er en mindre hønsegård, der skal klares og plukkes med de hængepartier, der ligger.

Der er faktisk en mere alvorlig sag under opsejling end det, vi hidtil har diskuteret, hvad angår miljøet. Der er ingen grund til at være stolte af det, vi har opnået.

Socialdemokraterne har fået Halsskov Rev, Socialdemokraterne har fået den borede tunnel, og det er selvfølgelig nydeligt. Men spørgsmålet er, om den pris, Socialdemokratiet har betalt, har været helt uacceptabelt høj. Meget tyder nemlig på, at prisen har været etapedelingen. Hvad det kan komme til at koste miljøet, kan vise sig at være langt alvorligere end det, vi nu får med ramper og afgravninger. Nu er det måske udelukket, at jernbanerne får det forspring, de skulle have for at konsolidere sig i konkurrencen med de forkælede vejtransporter. De 3 år, der på et eller andet mærkeligt tidspunkt dukkede op, var i forvejen latterlig lidt i konkurrencen, og jeg erindrer da også – så vidt jeg kunne følge forhandlingerne op til forliget i 1986 – at man snakkede om 4-5 år.

Nu er der så sket det, at man har accepteret – jeg ved ikke hvorfor – at A/S Storebæltsforbindelsen ikke skal udarbejde udbudsmateriale til vejforbindelsen i sænketunnelen. Det vil sige, at vi ikke ved noget om, hvad den er økonomisk, og vi ved ikke noget om, hvad den er miljømæssigt, og det betyder først og fremmest, at modstanderne af etapedelingen – og det fremgik jo klart af debatten, at det er der mange der er – nu har vundet tid. Vi kan meget vel komme i den situation, at der bliver endnu mindre end 3 år, måske kun 2, måske kun 1 år imellem etaperne, og så er det ved at være det rene pjank at tale om, at man har villet give jernbanerne en konkurrencefordel.

Samtidig har man ind i selve mekanikken bygget en jammerlighed, som gør, at man tvinger jernbaneforbindelsen til at blive urentabel, fordi den trafik, man har på vejdelene, er for lille