

tiviteter, der i dag er i Sund og Bælt-koncernen, men også kommer til at omfatte det nye, der skal ske med Femern Bælt. Vi synes jo, det er vigtigt at komme i gang med de forundersøgelser, der er nødvendige for, at det overhovedet kan blive en realitet.

Derudover giver det her forslag mulighed for at oprette et datterselskab, der kan udstede Bro-Bizzer på vegne af Storebælts- og Øresundsforbindelserne samt Scandlines og Bornholmstrafikken. Det er jo også ganske udmærket, at der kommer styr på det.

Alt i alt synes vi, at det her er et godt lovforslag. Man må jo sige, at her minimerer vi antallet af love i hvert fald fra to til en, og vi undgår måske også, at vi skal have en tredje. Jeg ved ikke, om det bliver nødvendigt med en selvstændig Femernlov, men i hvert fald har vi fået minimeret de love, der er nu, og det synes vi jo er en god ting.

Vi kan støtte forslaget.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller): Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken. Den næste er den radikale ordfører, hr. Martin Lidegaard.

Martin Lidegaard (RV):

Det er en jo gammel drøm for regeringspartierne og Socialdemokratiet at kunne lave et stort, flot brofirma, som samler alle broaktiviteterne i Danmark. Tillykke med lovforslaget til de partier, der har stået fadder til de broer, vi allerede har, og vi er godt på vej til en tredje bro.

Vi skal jo ikke sådan dvæle ved historien, og hvad der kunne have været lavet af broer, og hvad der endte med at blive lavet af broer, men sandt er det jo i hvert fald, sagt her fra et parti, der dengang var skeptisk indstillet, at det er rigtigt, at det har betydet et stort løft for jernbanesiden, og det vil vi gerne kvittere for.

Vi har ikke så store problemer med rammerne i denne her lovgivning. Det kan sikkert være fornuftigt at samle det. Vi noterer med glæde, at så vidt vi kan vurdere, vil det her indirekte give Banedanmark lidt ekstra midler til andre opgaver rundt omkring i landet, fordi det nye firma, Sund og Bælt Holding A/S, vil overtage nogle af de forpligtelser, Banedanmark i dag har. Det synes vi er glimrende.

Så har vi nogle spørgsmål, som vi til gengæld gerne vil granske lidt nærmere. Det drejer sig især om to spørgsmål. Det ene er Femernspørgsmålet, altså det, at selskabet her skal afholde

midler. Der forstår vi simpelt hen ikke helt, hvor mange penge det egentlig drejer sig om, og det kan være, ministeren kan opklare det for os.

Altså, der står her, at det samlede finansieringsbehov til forundersøgelse skønnes at være små 500 mio. kr. Halvdelen af det betales af EU, det er 250 mio. kr., og halvdelen af de 250 mio. kr. skal Danmark så betale. Det er, så vidt jeg kan få det til at stemme, ca. 100-125 mio. kr. Men alligevel angiver man her i bemærkningerne kun finansieringsbehovet til 50 mio. kr.

Hvor mange penge er det egentlig, at bilisterne på Storebælt skal betale for den her forundersøgelse? Er det 50 mio. kr., eller er det 100 mio. kr.? Det synes jeg kunne være interessant at få opklaret.

Kl. 14.45

Det andet spørgsmål, som interesserer os, er selvfølgelig det med taksterne. DSB anfører jo i sit høringssvar, at de er lidt nervøse for, hvordan man vil rokere med taksterne. Det er jo et meget aktuelt spørgsmål, fordi forligspartierne – Socialdemokraterne, Venstre og De Konservative – agter at ændre på taksterne nu. Både DSB og Railion, der står får godskørsel på skinner i Danmark, har jo meget eksplicit givet udtryk for, at hvis ikke man foretager en sådan takstregulering med meget nøje afmålte hensyn til den kollektive trafik og gods på skinner, så vil det have en negativ effekt.

Fra radikal side synes vi jo, at det i sig selv er en dødsyng idé at nedsætte taksterne, for vi synes, at det var bedre at få afbetalt broen. Vi kan ikke lide at bruge penge på fremtidige generationers vegne. Men hvis man vil gøre det, så bliver man jo som et minimum nødt til at sikre, at det ikke skader den kollektive trafik, ikke skader gods på skinner.

Derfor vil vi under udvalgsarbejdet spørge meget ind til, om man kan lægge nogle ting ind i denne her lovgivning, der sikrer, at man ikke, om jeg så må sige, fremmer nogle transportformer frem for andre. Det mener vi ikke er rimeligt, det mener vi ikke var intentionen, og det er også derfor, jeg spurgte Socialdemokraternes ordfører, om han vil stå som garant i forligskredsen for, at det ikke sker.

Det er de to ting, vi vil granske dybere.

Jeg skylder at sige, at vi selvfølgelig også er optaget af, at hvis man laver takstnedsættelser på de her forbindelser, påvirker det heller ikke de færgeforbindelser, man fra starten har lovet skal opretholdes.