

(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-