

grundlaget for den økonomiske styring af projektet, og det ansvar kan man ikke løbe fra senere. Jeg skal garantere for, at vi løbende vil minde alle og enhver om det.

Arne Melchior (CD):

På dette fremskredne tidspunkt kan man vel nok tillade sig en lidt flad brander og sige, at der her er tale om en femårsplan eller femerårsplan. Jeg synes ikke, at det hører nogen steder hjemme at ville have sådan en undersøgelse nu. Jeg har godt set i bemærkningerne, at et stort, velrenommeret ingeniørfirma har sagt, at man skal lave det i god tid, men da ikke, før man har noget at beregne på.

Prognoser er jo altid langtidsprogner, for det er jo ikke kun fra igangsættelsen, men helt frem til ibrugtagningen, man skal lægge prognoser. Hvem ved noget om, hvordan trafikken vil være i år 2008 eller noget i den retning, når denne forbindelse måske engang – hvis den ellers besluttet – står færdig? Jeg mener overhovedet ikke, der er noget at beregne på. Jeg mener, det vil være spild af dygtige folks tid, spildt arbejde for de dygtige folk og spildte udgifter. Vi er altså helt afgjort imod.

Jeg skal så benytte lejligheden til at minde om, at man mange gange indsnævrer de økonomiske betragtninger omkring en fast forbindelse. Det kan også gælde andre trafiklinjer, men især her, hvor der er tale om, at man tager noget for at komme over. Så taler man om, hvad anlægget har kostet, og hvad det indbringer pr. år over en længere periode, og så stiller man altså disse udgifter op mod disse indtægter.

Men i beregningerne skal sandelig også indgå, hvilke virkninger denne faste forbindelse får for det nærmere og det fjernere samfund omkring den, hvilke beskæftigelsesmæssige, økonomiske og aktivitetsmæssige virkninger den får. Det skal sandelig også indregnes. Dertil kan hr. Steen Gade så sige: Nå ja, men vi skal jo have lagt nogle kriterier fast for, hvad der skal indregnes. Men jeg nævner det for at sige, at når sådan noget ligger 10-12-15 år ude i fremtiden, så er det altså ikke papiret værd, som disse beregninger er lavet på.

Så skal jeg bekende, at jeg får mange henvendelser både fra journalister og organisationer, som går ud fra, at CD har lagt sig fast på, at vi skal have en fast forbindelse over Femer Bælt, og når jeg siger, at det har vi aldeles ikke, så siger de: Hvad, svigter du din begejstring for faste forbindelser og broer etc.? Så svarer jeg:

Nej, det er der slet ikke tale om, men vi har ikke lagt os fast på det. Vi skal da først have tekniske, miljømæssige og økonomiske beregninger i massevis. Og det har slet ingen hast for den, som tror.

Steen Gade (SF):

Jeg kan ikke nære mig for at starte med den allersidste bemærkning fra hr. Arne Melchior om, at vi skal have tekniske, miljømæssige og økonomiske beregninger. Der er jo ingen, der er i tvivl om, at det allerede er sat i værk, at der skal laves tekniske beregninger. Det er allerede sat i værk, at der skal laves miljømæssige beregninger. Det, der ikke er sat i værk, er, at der skal laves økonomiske beregninger. Det er jo lige præcis det, der er pointen i SF's forslag: at der er en grundlæggende mangel i den måde, man angriber det her på fra regeringens side, og det er derfor, vi har stillet forslaget.

Lad mig så sige, at jeg synes da, det er et problem, at dette her er den første debat, Folketinget har, altså i salen, om Femer-forbindelsen. Det havde måske været rigtigere – jeg synes, det havde været rigtigere – at vi havde fået en debat om, hvorvidt vi overhovedet ville sætte det her på skemaet, men nu er der et flertal i regeringen, der har sagt: Det her sætter vi på skema.

Jeg vil også gerne sige til Det Radikale Venstres ordfører: Undersøgelsesarbejdet er sat på skema. Den danske regering har oven i købet lavet aftaler med andre lande om, at nu går man i gang med det her. Det, man ikke har villet sætte i gang, det er i god tid at lave økonomiske risikoanalyser, og det er jo grunden til, at vi så syntes, at vi skulle fremsætte dette her forslag. Man kan sige, der er to grunde, nemlig at vi vil gøre, hvad vi kan, for at få lavet dem, og for, at det bliver fremskyndet så meget, som det overhovedet er muligt for os at presse igennem. Og den anden grund er, at der i hvert fald ikke skal være nogen, der på et tidspunkt kan sige, at de ikke er blevet advaret, og at de ikke har fået at vide, at der var nogen, der gik ind i den her fase.

Det, der driver mig i denne sag, er, at jeg synes, Folketinget skal tage sig sammen efter nogle forkerte og dårlige beslutningsprocesser først og fremmest omkring Øresundsbroen, men også omkring Storebæltsbroen. De har ikke været ordentlige. De har ikke været demokratiske, og de har ikke været åbne. Det er det, vi advarer imod at gentage ved Femer. Og ét af temaerne – men der er mange flere, og jeg skal forsikre Folketinget om, at det her også kun er