

at udskyde projektet. Vi har for øjeblikket en højkonjunktur i Danmark. Når vi om 5 år eller 7 år går ud i licitation med det her, har vi måske en lavkonjunktur, så der måske er masser af entreprenører, der vil stå på spring for at påtage sig opgaven, og som er sultne efter at få lov til at bygge broen, så den bliver meget billigere end skønnet i det foreliggende nuværende overslag. Så det er umuligt at sige, hvilket licitationsresultat der kommer ud af det. Vi kan komme det lidt nærmere, når vi har fået VVM-undersøgelsen.

Så påstår hr. Kim Christiansen, at jeg efterlyser nye beregninger. Det gør jeg ikke. Jeg er tilfreds med de beregninger, der ligger. Jeg synes, at de udgør et seriøst beslutningsgrundlag. Det, der bare undrer mig, er, at de, der anfægter økonomien, at de, der siger, at det ikke er godt nok, ikke også samtidig stiller spørgsmål for at få lavet nogle beregninger, som de mener kan forrykke opfattelsen. Det er det, jeg synes at Dansk Folkeparti gør forkert i ikke at gøre.

Kl. 12:41

Formanden:

Der er ikke ønsker om flere korte bemærkninger. Det er hr. Per Clausen som ordfører.

Kl. 12:41

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Når Enhedslisten stemmer for det her beslutningsforslag fra Dansk Folkeparti, er det såmænd ikke, fordi vi først og fremmest mener, at det, der er brug for, er en genforhandling med tyskerne. Så er det, fordi det, vi mener der først og fremmest er brug for, er omtanke, og vi synes jo, at når man har det spørgsmål, om man skal fastholde de beslutninger, som er truffet om trafikpolitik, så bør man i hvert fald gøre sig to meget seriøse overvejelser.

Den ene overvejelse må være, om man mener, at de beslutninger, man træffer, er i overensstemmelse med de klimamålsætninger, som et stort flertal i Folketinget i hvert fald i ord i dag formulerer at man har.

Den anden overvejelse er spørgsmålet, om oliepriserne betyder noget for fremtidens transport. Der har været to anledninger, hvor vi i hvert fald fra Enhedslistens side har rejst det spørgsmål over for transportministeren. Første gang var, da der kom en undersøgelse udarbejdet af en tysk miljøorganisation, i øvrigt en af de organisationer, som arbejder hårdt på at gøre den miljømæssige godkendelsesprocedure i Tyskland grundig og måske også har et ønske

om at sikre, at miljøet og naturen i Tyskland bliver beskyttet på en sådan måde, at det forhindrer forbindelsen. De lavede nogle beregninger, der viste, at såvel prisen som forventningerne til fremtidens trafik var forkerte.

Vi spurgte dengang, om det gav anledning til overvejelser i Transportministeriet, og fik den besked, at det gjorde det ikke, fordi man havde nogle meget robuste beregninger. O.k., tænkte vi, vi tager så i første omgang til efterretning, at der altså her er nogle andre eksperter, der er nået frem til noget andet, og der ikke er noget at komme efter.

Det andet spændende er så den diskussion, der er rejst de seneste uger, og som handler om, hvorvidt øgede oliepriser betyder noget for, hvor meget transport der bliver i fremtiden. Der har nogle, som arbejder med det her professionelt, og som anses for at være eksperter, sagt, at det får meget afgørende betydning for, hvor meget transport der bliver i fremtiden, og at de mente, at man på den baggrund burde genoverveje projektet. Svaret fra Vejdirektoratet på det har været, at det er der ikke nogen grund til. Man har vel nærmest det synspunkt, at transporten udvikler sig uafhængigt af oliepriserne. Jeg vil sige, at det er et meget nyt og interessant synspunkt, men det kan man selvfølgelig godt have.

Det andet er, at man sådan set også sagde, at man mente, det var ligegyldigt med nye beregninger, for den politiske beslutning var truffet, og politikerne vil have den her bro. Det sidste kan det jo godt være man har ret i.

Jeg skal så for en god ordens skyld sige, at hvad ministeren vil svare på spørgsmålet om, hvorvidt den markante stigning i oliepriserne gør, at man har brug for nogle nye overvejelser, ved jeg ikke, for det svar har vi ikke fået endnu, men det får vi selvfølgelig en dag, og så vil vi selvfølgelig fortsat arbejde med at sikre, at også den fortsatte proces med hensyn til Femernforbindelsen bliver så grundig, at enhver mulighed for at sætte en stopper for et projekt, der efter vores mening ikke er i overensstemmelse med vores klimaforventninger, vores klimaforhåbninger, og som heller ikke trafikpolitisk er særlig fornuftigt, bliver stoppet.

Kl. 12:44

Formanden:

Der er ønske om en kort bemærkning. Hr. Klaus Hækkerup.