

[Ole Donner]

nok. Derfor burde man lade et privat konsortium opføre denne bro, opkræve bropenge i nogle år; om det blev 15 eller 20 år, spiller ikke den store rolle. Derefter kunne man overdrage det samlede projekt til de to stater.

I stedet for går den borgerlige regering ind for at oprette noget så tåbeligt, som meget ligner det, der er på Storebæltsforbindelsen, et statsligt selskab, som laver den ene bommert efter den anden, som ikke har forstand på at udbyde i licitation, som har mangel på effektivitet og i det hele taget kører et projekt på en meget, meget dårlig måde. Alt det kunne man undgå ved at have et privat konsortium til at lave det.

Denne forespørgsel i dag er kun spil for galleriet, fordi Socialdemokratiet og måske også regeringspartierne har behov for at få noget, der ligner en debat, og noget, der ser ud som om, at der er nogen, der har haft indflydelse på det, og det er der jo slet ikke tale om.

Der er stillet nogle dagsordensforslag, og dem skal vi også tage stilling til. Det første, jeg vil nævne, er det forud aftalte mellem regeringspartierne og Socialdemokratiet og CD.

Jeg forstår ikke, at borgerlige partier kan stemme for en dagsorden, der indeholder følgende: »at takstpolitikken som forudsat begunstiger den kollektive trafik.«

Her har vi igen et eksempel på, at den borgerlige regering siger, at vi må have noget offentligt, vi må have noget, der koster mange penge. Hvis ikke de kan klare sig, må de have noget tilskud, eller også må de køre billigere over, og de andre må køre dyrere over, så man kan sikre, at de klarer sig bare nogenlunde, så underskuddet ikke bliver så stort, som det ellers ville være blevet.

Jeg citerer den sidste sætning: »at anlægget ejes og styres af de to stater.«

Det kunne jeg forstå, hvis det var Socialdemokratiet og SF og andre socialistiske partier, der stemte for en sådan dagsorden. Men at Venstre og Konservative går ind for, at staten skal eje sådan noget, forstår vi slet ikke i Fremskridtspartiet. Det blev jo understreget for nylig, da man vedtog her i Folketinget, at Storebæltsforbindelsen nu også må have lov til at oprette datterselskaber, som skal byde på sådanne projekter i konkurrence med private firmaer, som skal leve af det. Efterhånden er der ikke så meget, der kan forundre Fremskridtspartiet omkring dette. Jeg skal dermed medde-

le, at vi ikke stemmer for den pågældende dagsorden.

Så er der foreslået en dagsorden af hr. Gade. Den har vi meget mere sympati for. Den eneste grund til, at vi ikke kan stemme for den, er, at man bruger ordet jernbanetunnel, og det vil vi ikke kunne gå ind for. Derfor kan vi ikke stemme for den, men vi mener ellers, at de andre aspekter i den er positive.

Jeg skal derfor på Fremskridtspartiets vegne fremsætte følgende forslag om motiveret dagsorden:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

»Folketinget pålægger regeringen at sikre – før beslutning om en fast forbindelse over Øresund tages –

at Folketing og befolkningen har haft reel mulighed for at diskutere og vurdere konsekvenserne af en fast forbindelse, herunder privat finansiering, og

at der afholdes en folkeafstemning.

Herefter går Tinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 14).

**Formanden:**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Også dette dagsordensforslag indgår nu i forhandlingen.

**Arne Melchior (CD):**

Må jeg til hr. Ole Donner sige den replik, at han har ikke særlig godt kendskab til det, han kalder borgerlig trafikpolitik, og den trafikpolitik, der er blevet ført under skiftende regeringer Poul Schlüter. Det er ikke en del af borgerlig trafikpolitik at undlade at gøre den kollektive trafik attraktiv, både hvad angår komfort, frekvenser, priser osv. Men det lærer hr. Ole Donner nok efterhånden.

Jeg skal gå over til dagens egentlige tekst og slå fast, at en bro i virkeligheden ikke er andet end et stykke landevej, der er sat på nogle piler. Naturens luner har villet det så, at der er mindre strækninger af vandvej mellem lande og landsdele, mellem øer, halvøer og fastland. Hvis det var gået sådan, at der de pågældende steder ikke var vand, ville ingen drømme om at standse en landevej i Korsør og så sige: Nu må I lade bilen stå og så tage et eller andet kollektivt trafikmiddel eller cykle eller spadserer de 18 km over til Nyborg.