

[Gade]

Vi er også tilhængere af, at man bruger stats-selskaber en række steder i vort samfund, og det kunne også være ved store anlægsarbejder af denne art, men så må vi sikre os, at de stats-ejede firmaer kontrolleres lige så effektivt som private selskaber, og vi må sikre os, at de ikke udvikler sig til at blive et sugerør i statskassen.

Der er her tale om et klart valg: Enten er byggeriet en del af den offentlige sektor og styret af ministeriet under Folketingets direkte kontrol, eller også er der tale om en privat virksomhed med 100 pct. statsejendomsret, der følger de spilleregler, der så gælder. Ansvarsforflygtigelsen, som vi kender den fra Storebælt, må ikke gentages. Derfor vil vi også, når anlægsloven kommer, se meget nøje igennem, hvilken model man har valgt, for det er en uacceptabel situation, at man har slået alle skavankerne både fra det offentlige ejerskab og fra den private sektor sammen, sådan at man i Storebæltsmodellen har fået ulemperne med både fra den private og den offentlige sektor og derved fået ansvarsforflygtigelsen.

Ernst B. Schmidt (FP):

Fremskridtspartiet har altid ment, at privatisering og privat drift så godt som altid er at fortrække frem for offentlig administration og offentlig regi. Det er hovedårsagen til, at vi også med dette forslag ønsker at fremme privatiseringen, og man kunne godt undre sig over, at en borgerlig regering er så negativ over for privatisering på området her, ikke mindst på baggrund af de erfaringer, vi indtil nu har med den faste forbindelse og etableringen og finansieringen ikke at forglemme af Storebæltsprojektet. For hvem kan garantere for, at Øresundsforbindelsen ikke løber ind i de samme besværligheder både med hensyn til projektering, etablering og finansiering, og at skatteyderne så må stå bagved? Det havde været noget ganske andet, hvis det var i privat regi.

At man ikke ønsker privat finansiering af broforbindelser af denne størrelse, kan måske skyldes, at når det er staten, der har hånd i hank hermed, kan man favorisere bestemte transportformer, eksempelvis give jernbanedriften nogle favorable vilkår. Det er tilfældet på Storebælt. Hvis man f.eks. har 10 t gods i Nyborg, som man ønsker fragtet til Korsør, kan man jo sammenligne, hvad det koster at få dem med lastbil, og hvad det koster at få dem med bane.

Der er ting dér, som Fremskridtspartiet mener er meget konkurrenceforvridende, og det skulle ikke undre mig, om det er det skjulte tilskud, banerne får ved færgedriften i forbindelse med opkrævning af takster, man ønsker at bibeholde, og det er Fremskridtspartiet langt fra tilhænger af. Privatisering betyder, at det skal gøres så billigt som muligt uden forskelsbehandling.

Med hensyn til problemet Øresund er der jo to lande, der har lavet en aftale. Jeg har aftalen her og kan se, at man oven i købet har sat faste takster på 150 mio. kr. skal banerne betale – det er et slag på tasken; det havde måske nok været mere rimeligt, om man betalte efter godsmængde.

Men aftalen er forløbig lavet. Det har ikke udmøntet sig i en lov, og jeg håber, at det, inden loven skal vedtages, vil være muligt at få dette ændret, således at når der etableres en forbindelse over eller under vandet, så skal statsmidler ikke inddrages – den danske stat er jo langt fra velhavende. Havde den været det, kunne vi have bygget broer, som vi gjorde i gamle dage.

Alene renterne af vores udenlandsgæld er så store, at vi hvert år kunne bygge både en Øresundsforbindelse og en Storebæltsforbindelse for det, vi betaler i rente til udlandet.

Sonja Albrink (CD):

Da CD's ordfører ikke kan være til stede i dag, skal jeg også i denne sag fremføre CD's synspunkter.

Jeg vil starte med at sige, at CD klart må afvise beslutningsforslaget. Det er vor opfattelse, at det overordnede trafik- og kommunikationsnet er et statsligt ansvar og som sådant skal ejes af staten. Det gælder f.eks. også helt klart jernbanerne og vejene.

Lige så lidt som vi kan tænke os en motorvej opført og drevet af en privat virksomhed, kan vi gå med til det, når det gælder en bro eller en tunnel. En bro er jo faktisk ikke andet end en fortsættelse af en hovedlandevej hen over vandet, altså en vej, der er båret oppe af et antal bropiller. Denne omstændighed gør det på ingen måde rimeligt at anvende andre principper end ved anlæg af f.eks. en motorvej.

Lone Dybkjær (RV):

Også Det Radikale Venstre skal afvise det af Fremskridtspartiet fremsatte beslutningsforslag.