

[Lone Dybkjær]

Jeg vil dog gerne gøre det med de tillægsbemærkninger, at vi sådan set grundlæggende er enige med Fremskridtspartiets, hvad kan vi kalde det, holdning om, at dette projekt i virkeligheden burde hvile i sig selv. Og vi er sådan set ikke et sekund i tvivl om, at Fremskridtspartiets forslag måske nok vil være den mest effektive måde at blokere for Øresundsforbindelsen på, for der vil efter vores opfattelse ikke være nogen private, der vil gå i gang med den opgave.

Dermed har jeg også sagt, at der ikke er nogen tvivl om, at der direkte eller indirekte er tale om statsstøtte til projektet. Det viser sig alene derved, at rentabiliteten i projektet er meget lav og klart under den normale rentabilitet for projekter, som regeringen normalt opererer med. Man opererer normalt med 7 pct., her er der tale om 5 pct., og man er helt fleksibel med hensyn til tilbagebetalingstider.

Men Det Radikale Venstre mener trods alt, at hvis dette projekt skal gennemføres, bliver man nødt til at prøve at gennemføre det på en for samfundet så hensigtsmæssig måde som muligt. Når jeg derfor afviser forslaget, er det, fordi jeg ville tro, at også et jernbanetunnelprojekt ville kræve en eller anden form for statstilskud, og vi ville så også her gå ind for en finansieringsmodel som den, regeringen og Socialdemokratiet har foreslået.

Det er derfor slet ikke finansieringsmodellen, der er vores problem, men det, at projektet er så dårligt belyst, som det er. Derfor har vi også i tilknytning til folkeafstemningsdiskussionsforslaget ønsket, at vi i højere grad fik finansieringen på bordet. Efter vores opfattelse er kernen i det projekt, som regeringen har vedtaget, at det nok har en økonomi, der er så ringe, at tunnelforbindelsen som ren jernbaneforbindelse måske kan gå hen at blive konkurrencedygtig i forhold til det projekt, som regeringen og Socialdemokratiet har foreslået.

Men vi må igen her beklage, at det får vi ikke lejlighed til at diskutere, så selv om vi er enige med Fremskridtspartiet i, at det burde være sådan, at projektet hvilede i sig selv – vi er ikke i tvivl om, at der er tale om et sugerør ned i statskassen – må vi alligevel afvise den måde, Fremskridtspartiet har foreslået det skal ske på.

Kim Behnke (FP):

Netop i forbindelse med et forslag som dette, hvor man skal tage stilling til, hvorvidt staten

skal stå for endnu en del af transportvæsenet her i landet, fristes man til at citere fra Det Kommunistiske Manifest. Da Karl Marx og Engels skulle opregne en række punkter, som var vigtige for at sikre den totale gennemførelse af kommunismen, fremgår det af punkt 6 i Det Kommunistiske Manifest, at staten skal centralisere transportvæsenet fuldstændig, så også på dette punkt må man sige at den borgerlige regering har taget endnu et skridt i retning af at tilfredsstille denne hr. Marx' absurde ideer.

Så vil jeg gerne skrue tiden lidt tilbage, nemlig til det tidspunkt, hvor trafikministeren glædestrålende en lørdag kunne sætte sig til bords sammen med sin svenske kollega og tage den til formålet fremskaffede fyldepen frem og sætte underskrift på aftalen. Man kunne, samtidig med at det skete, i landets autoriserede radioavis høre nyhedsoplæseren glædestrålende meddele, at en del af aftalen gik ud på, at brugerne skulle betale en trafikafgift, og på den måde var man nu sikker på, at skatteyderne ikke kom til at hæfte for noget.

Det er forbrugervildledning i en sådan grad, at det er helt forfærdeligt. Jeg kan ikke lade være med i den forbindelse at nævne følgende fem områder, hvor skatteyderne er mere end kraftigt involveret:

Det hedder ifølge aftalen, at DSB årligt skal betale 150 mio. kr. for at få lov til at køre over broen. Jeg må i den forbindelse erindre om, at DSB i forvejen har et årligt driftsunderskud på 3,9 mia. kr., som dækkes af skatteyderne. Når DSB får en ekstraudgift på 150 mio. kr., er jeg ikke et øjeblik i tvivl om, hvor de penge skal hentes.

For det andet er det sådan, at der indtil videre både i Vejdirektoratet og ikke mindst i Trafikministeriet er foregået en meget omfattende planlægning af projektet. Det vil man vel fortsætte med, og jeg vil også gætte på, at det er skatteyderne, der betaler de embedsmænd, der i øjeblikket sidder og beskæftiger sig med projektet.

For det tredje skal der anlægges temmelig omfattende vejinstallationer på Amager, og jeg er også ret sikker på, at når disse vejinstallationer skal betales over Vejdirektoratets anlægsomkostninger og driftsomkostninger, er det også skatteyderne, der hænger på dem.

For det fjerde skal der etableres – det fik vi trafikministerens ord for – et aktieselskab efter