

[Kim Behnke]

Storebæltsmodellen, hvilket altså betyder, at staten skal indskyde en aktiekapital. Denne aktiekapital henter trafikministeren et eneste sted, og det er i skatteydernes lommer.

Endelig er projektet for det femte skruet sådan sammen, at hvis det viser sig at blive et underskudsforetagende, er der – med staten som hoved- og eneaktionær – næppe tvivl om, hvor et driftsunderskud på broen bliver hentet; det bliver selvfølgelig også hos skatteyderne.

Så med de fem begrundelser kan man vist roligt tilbagevise påstanden om, at skatteyderne ikke er involveret i dette projekt.

Den socialdemokratiske ordfører, hr. J. K. Hansen, henviste til, at Fremskridtspartiet tidligere havde foreslået, at et privat konsortium skulle stå for Storebæltsforbindelsen, og at man heller ikke dengang kunne få at vide, hvem det skulle være. Jeg må henvise til bemærkningerne på side 3, anden spalte, hvor det klart og tydeligt fremgår, hvilket tysk konsortium det er, der skriftligt har tilbudt at stå for projektet oven i købet over for landets statsminister.

Så siger hr. J. K. Hansen, at den slags store projekter ingen steder i verden bliver finansieret af private. Dér må jeg henvise til det socialdemokratiske styrede Australien, hvor der i 1986 blev indgået en aftale mellem den australske regering og et privat konsortium om at gennemføre et projekt gående ud på at bygge en tunnel under Sydney Harbour. Det var et projekt til 435 mio. australske dollars, og det gik ud på, at firmaet, det private konsortium, fik en 30-årig koncession. Efter udløbet af denne koncession skal firmaet forære tunnelen til den australske stat. Så det kan lade sig gøre, oven i købet i det socialdemokratiske Australien.

Derudover bliver der i disse år bygget motorveje og andre projekter rundt omkring i verden af private, og det sker, uden at staten blander sig. I den forbindelse kan jeg henvise til, at der i den udmærkede bog, der hedder »Privatisering af den danske Model«, er 35 siders opremsning af projekter, der er i gang ude omkring i verden – om ikke andet så til oplysning for hr. J. K. Hansen.

Så siger hr. J. K. Hansen, at det er helt uacceptabelt, at staten ikke skal ofre ressourcer på at lave miljøforundersøgelser, for så bliver der ikke lavet nogen miljøforundersøgelser, og at man vil lade ræven vogte gæs. Men som det fremgår af bemærkningerne til nr. 4 på side 4, er

det jo sådan, at det er Folketinget, der eksklusivt sidder i den situation, at når tilbudsgiverne har fremlagt deres miljødokumentation, er det os, der tager stilling til, om vi vil tro på det eller ej. Det er os, der tager stilling til, hvilket af projekterne vi i givet fald vil foretrække.

Så kunne hr. J. K. Hansen ikke forstå, at vi i bemærkningerne har udnævnt Storebæltsprojektet til at være en skandale. Jeg kan i den forbindelse kun referere til de meget små præstationer, man har formået dernede med boremaskinerne. Jeg erindr om, at der stadig væk er det meste af 18 kilometer at bore; man er ikke nået ret langt, og man har ifølge dagspressen store problemer med overhovedet at nå det. Man er oppe på et halvt års forsinkelse, og man har også meget store økonomiske problemer med projektet. Det er i al enkelhed blot de oplysninger, vi refererer til.

Så kan jeg kun udtrykke almindelig undren over, at den konservative fru Agnete Laustsen og Venstres hr. Svend Heiselberg i den grad løber fra deres egne partiprogrammers intentioner om, at det private erhvervsliv skal have en mere central placering i det danske samfund. Det er netop det, dette forslag går ud på, at det er private, der står for tingene, frem for staten.

Så siger hr. Gade fra SF, at SF godt kan dele Fremskridtspartiets bekymring over, at det er staten, der laver disse aktieselskaber. Jeg kan i den forbindelse kun sige – hvis vi f.eks. vender os til miljøspørgsmålet endnu en gang – at når staten står for det, kan det godt være, at miljøministeren og trafikministeren kommer og siger: Vi bliver altså nødt til at ofre nogle flere penge på miljøet.

Hvis det nu drejede sig om et privat selskab, kunne man stille nogle ekstra krav, eller man kunne stille nogle krav til det private konsortium, som gennemfører projektet. Men når det er statens eget selskab, har man en finansminister i den anden ende til at sige: Det har vi ikke råd til. Og så kan det være, man går på kompromis både med hensyn til konstruktion, miljø og andre ting. Det er vi lidt bekymrede over. Det var meget lettere at stille kravene til et privat konsortium end at stille dem til sig selv.

Fru Lone Dybkjær siger en masse pæne ting om vores intentioner, og at man kunne håbe, at forslaget blev vedtaget, for så blev der nok ikke nogen Øresundsforbindelse. Jeg kan så igen referere til, at der ligger et skriftligt tilbud afgivet