

[Kim Behnke]

tilbage i 1990, refereret i Information den 18. januar 1990, et konkret tilbud, så der er altså nogen, der er parat til at stå for projektet. De eneste betingelser, man stillede, var, at det samme konsortium også fik lov til at bygge forbindelsen over Østersøen, altså Femernforbindelsen.

Vi kan med alle disse bemærkninger kun sige, at vi synes, det er en uforskammet over for den danske befolkning, der i forvejen er tynget – endda meget kraftigt tynget – af, at et flertal i dette hus har opbygget en statsgæld, der i dette år runder 510 mia. kr., at man i form af de kautioner, der nu skal tilvejebringes, forøger statens udestående, statens forpligtelser. Det betyder, at de danske skatteydere i form af rentebetaling osv. bliver endnu mere belastet, end de er i forvejen.

Vi kan i dag konstatere, at der ikke er flertal for dette forslag, men vi håber på, at der på et senere tidspunkt bliver mulighed for, inden projektet for alvor bliver søsat, at efterprøve den mulighed, at det kunne gøres af andre end den danske stat. Selv om trafikministeren gør opmærksom på, at det var en aftale mellem to stater, er jeg overbevist om, at der fra svensk side ikke kunne være nogen indvendinger, hvis vi fra dansk side sagde: Vi stiller her med en privat investor, der er parat til at stå for den praktiske del af det.

Så skal jeg nok en gang slutte med det, jeg startede med, nemlig at være en lille smule bekymret over, at det netop er en borgerlig regering, der så ivrigt gennemfører punkter fra Det Kommunistiske Manifest.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Det er en kort bemærkning til hr. Kim Behnke.

For det første hvad angår miljøet: Der står, at staten ikke skal ofre ressourcer på at lave miljøundersøgelser, derimod må det være et krav til tilbudsgiverne, at de vedlægger dokumentation herfor. Hvordan skal man kontrollere det, hvis ikke man har nogen undersøgelse i forvejen, man kan sammenligne med? Altså, man skal tro på én, der skal lave disse ting og også tjene penge på det, og man har ikke nogen uvildig instans til at kontrollere noget som helst.

Hvad angår boremaskinerne, var det et vældig godt eksempel – »godt« i citationstegn –

som hr. Kim Behnke kom med her. Det er jo netop et privat foretagende. Det er jo konsortiet, det er det private foretagende, som på statens vegne bygger Storebæltsbroen, vi har problemer med i øjeblikket. Det er jo faktisk det, der er galt. Det er de private entreprenører, der ikke kan få deres ting til at virke. Det er kun beklageligt, og vi må selvfølgelig prøve at gøre, hvad vi kan. Men havde staten ikke været inde her og kunne presse på, ville jeg gerne have set, hvordan det så ud.

Må jeg så endelig sige, at det er meningen, at provenuet af den faste Øresundsforbindelse, det provenu, man får ind gennem takster, skal være med til at finansiere landanlæggene, så heller ikke disse landanlæg skal finansieres af skatteyderne.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

De tilbudsgivere, der i givet fald måtte være, såfremt vores forslag blev gennemført, ville alle sammen skulle leve op til at præsentere en dokumentation for deres miljøundersøgelser, som skulle være troværdig.

Hr. J. K. Hansen spørger, hvem der skal undersøge det, og hvem der skal efterprøve det. Jamen det er os, der skal vurdere, om vi vil tro på de undersøgelser, der bliver forelagt. Og der er andre end staten, der kan lave undersøgelser, som er troværdige. Jeg har ingen grund til at tro, at private firmaer eller private tilbudsgivere ikke kunne bede Miljøministeriets folk om for regning at lave undersøgelserne for dem. Der er masser af muligheder, hvis hr. J. K. Hansen overhovedet vil interessere sig for det, men det lader ikke til at være tilfældet.

Så siger hr. J. K. Hansen, at på Storebælt er det jo netop de private, man har problemer med. Men det er stadig væk sådan, at det er staten, der er bygherren, og det er bygherren, der har det overordnede ansvar også for valg af de private entreprenører, valg af projektform, valg af hele den måde, det kører på, og når nu de forsinkelser på et eller andet tidspunkt realiseres i form af nogle ekstra udgifter f.eks. for DSB, så er det altså de danske skatteydere, der hænger på den. Havde det været sådan, at det var et privat konsortium, så kunne DSB og andre, der får ekstra udgifter, søge regres, men hvem skal man nu søge regres over for? Den danske stat? Det lyder efter vores mening absurd.