

[Løvig Simonsen]

tuelle kompensationsafgravninger skal være. Men kan vi undvære disse afgravninger, så er jeg helt sikker på, at hr. Gade ville være enig i, at det også er en god miljømæssig løsning.

Formanden:

Så er vi tilbage ved ordførerrækken.

Ole Donner (FP):

Jeg skal indledningsvis sige, at Fremskridtspartiet kan støtte ændringsforslag nr. 2, der er stillet af et mindretal, og at Fremskridtspartiet stemmer imod anlægslov nr. 178.

Fremskridtspartiet er positiv over for en fast forbindelse mellem Danmark og Sverige, men vi mener, at en sådan forbindelse burde have været sendt til folkeafstemning, inden det blev fastlagt, om vi overhovedet skal have en sådan forbindelse. Det har jo her i sommermånederne været meget moderne at udtale sig om, at vi skal have flere folkeafstemninger, og vi vil selvfølgelig til efteråret, hvis ikke regeringen gør det, tage initiativ til, at man går i gang med at lave mange flere folkeafstemninger. Her har vi netop et eksempel, som ville have egnet sig til en folkeafstemning.

Hvis en folkeafstemning havde vist, at der skulle være en Øresundsforbindelse, så ville Fremskridtspartiet helst have, at en sådan var privatfinansieret. Der er ingen tvivl om, at der er mange investorer, der ville gå ind i et sådant projekt, og så kunne man opkræve penge for at passere broen, og efter en årrække kunne man overdrage anlægsprojektet vederlagsfrit til de to stater.

Den konservative ordfører, hr. Aagaard, var ved at boble over af begejstring over dette store projekt, som nu skal laves i offentlig regi, og Venstrefolkene er af samme mening. Der er en meget stor forskel imellem Venstre og De Konservative på den ene side og Fremskridtspartiet på den anden side på dette område. Vi havde som sagt helst set, at et sådant projekt var privatfinansieret, og det havde vi også ud fra de dårlige erfaringer, vi har med offentlige investeringer rundt omkring.

Da der nu ikke kunne være flertal for en folkeafstemning om det, havde Fremskridtspartiet gerne set, at man havde foretaget en høring inden for rammerne af Folketingets forretningsorden, som man jo har mulighed for at lave; heller ikke det ville man være med til.

De mange deputationer, der har været her i sommerens løb, har klart bevist, at der mangler meget i, at dette projekt, som nu skal gennemføres, er, som det skal være. Vi har af deputationer fået at vide, at der var problemer både omkring det tekniske og det miljømæssige, men det har man ikke villet høre på.

Så kom den berømte telefax i fredags, efter at Trafikudvalget havde afgivet sin betænkning, og det var selvfølgelig uheldigt, at vi ikke fik den pågældende telefax forelagt i udvalget, men som det er fremgået af pressen, var trafikministeren lovligt forhindret, idet han var hos tandlægen; onde tunger siger, at han var nede at få taget mål til en ny bro, og det er klart, så kunne han ikke komme med den telefax.

Men telefax'en og den korrespondance, der har været, viser jo nu klart, at den døråbning, som flertalspartierne tidligere har talt om – den er ikke blevet nævnt så meget i dag – at man ville lave, for at der kunne ændres lidt på projektet, blev klart tilbagevist under udvalgsbehandlingen i går. Det kan ikke lade sig gøre, der er ikke nogen mulighed for at ændre på dette projekt, uden at der skal en ny lov til.

Fremskridtspartiet er også modstander af den måde, som man laver konstruktionen på. Man opretter nu et tomt aktieselskab med en kapital på 355 mio. kr. Kapitalen fremkommer ved, at man indskyder nogle værdiløse aktier, nemlig de aktier, man har i Storebæltsforbindelsen. Storebæltsforbindelsens aktier siges at være kurs 100 værd, fordi man nu bruger 10 mia. kr. til at forsøge at bore et hul ned i Storebælt, og så fremskriver man disse penge og siger, at nu er det hul 10 mia. kr. værd, og derfor repræsenterer aktierne stadig kurs 100. Vi har før talt om her i Folketinget, hvad der ville ske, hvis en privatmand opførte sig ligesådan.

Når så det tomme aktieselskab er oprettet, låner det 5 mio. kr. for at lave et rigtigt aktieselskab, som så skal forestå den forbindelse.

Så kommer vi frem til styreformen, den måde, man udvælger de personer, der skal sidde i bestyrelserne i sådanne selskaber, på. Der har vi så mange dårlige erfaringer, jeg kan bare nævne nogle enkelte: DONG, Naturgas Syd, Bibliotekscentralen, Århus-Kalundborg-linien, »Ask« og »Urd«, og til sidst Storebæltsforbindelsen. Det er dér, hvor man skal drage erfaringerne, det er dem, der skal vejlede om den nye Øresundsforbindelse, og det, de har præsteret indtil nu, tyder jo ikke særlig godt.