

[J. K. Hansen]

Danmark og Tyskland. Men jeg skal da ikke lægge skjul på – og det kan vel ikke undre – at Socialdemokratiet til den tid vil arbejde for en bygherremodel som den, vi kender fra Storebælt, og den, vi kender fra Øresund. Som ministeren også lige har sagt, vil en model som den, Fremskridtspartiet foreslår, være en meget, meget uheldig sammenblanding af entreprenørselskabers og pengeinstitutters interesser, og derfor vil vi naturligvis, når vi kommer så langt, afvise noget sådant.

Jeg kan ikke lade være med at sige, at Fremskridtspartiet jo tidligere, da det var Storebælt, det drejede sig om – det var ikke hr. Ole Donner dengang, det var en nu desværre afdød repræsentant for Fremskridtspartiet, der fremsatte det forslag – havde fundet frem til 7 smedemestre, der skulle bygge denne forbindelse. Vi fik aldrig navnene på de syv, der ville bygge, og jeg tror heller ikke, vi skal have navne på de private, der kommer her i hr. Ole Donners forslag.

Vi vil fra Socialdemokratiets side afvise forslaget.

Ikast (KF):

Fremskridtspartiets forslag til beslutning om en privatfinansieret Femer Bælt-forbindelse er vi enige i. Det er også det eneste. Jeg har haft den fornøjelse at have fulgt Fremskridtspartiet hele vejen og partiets holdning til offentlige investeringer og til broer i særdeleshed og motorveje. De har været imod hver eneste gang, de har aldrig stemt ja til en eneste meter motorvej i dette land, de er altid gået mod alt, hvad der hedder infrastruktur og forbedringer for dansk erhvervsliv. Når vi nu virkelig får lavet en aftale med svenskerne, som bygger på en miljøundersøgelse og en økonomisk undersøgelse, som er sat i gang, så er Fremskridtspartiet imod.

Så kommer man her med et hjemmestrikket forslag, hvor man har fået nogle folk til at hjælpe sig, som ikke har fulgt med i EF's udvikling i de sidste 4-5 år, og blander det sammen med private virksomheders VVM-høring. Jeg synes, det er foragt for dette høje Folketing at komme med et sådant forslag, når man ikke engang kender de licitationsbestemmelser, der er gældende i dette land, eller de licitationsbestemmelser, der er gældende i EF. At Fremskridtspartiet blæser på miljøet, det ved vi godt i for-

vejen, det behøver man ikke at dokumentere skriftligt. Det, man har sammensat her, er en fornærmelse mod dansk arbejdskraft.

Hvis man studerer det lidt nærmere, kan man i realiteten få det ud af det, at det, Fremskridtspartiet vil have, er, at en af Europas største entreprenører skal bygge Femerforbindelsen. Desværre er han ikke dansk, firmaet er fransk. Vi har netop ved alle de store projekter, der er lavet i Danmark – nu har hr. Ole Donners parti jo aldrig været med i det, derfor er der ikke noget at sige til, at de intet kendskab har til det – altid syntes, at vi skulle gøre det således, at danske entreprenører i hvert tilfælde fik samme betingelser som alle andre. Her går Fremskridtspartiet direkte udenlandske interessers ærinde og fremhæver et antal udenlandske firmaer som de eneste, der kan gennemføre dette. Og det dér med privatisering har intet med privat finansiering at gøre, så vi vil afvise det både på grund af miljøet, på grund af konstruktionen og på grund af alle overtrædelserne af licitationsreglerne, både de nationale og EF's.

Svend Heiselberg (V):

Her i Danmark er der ikke tradition for, at de store anlægsinvesteringer vedrørende veje og broprojekter foretages af andre end det offentlige. Men det er jo ikke ensbetydende med, at denne praksis ikke kan ændres, og hvis der er private, der kan noget og vil påtage sig denne anlægsinvestering, når vi kommer så langt, så vil Venstre ikke lægge hindringer i vejen for en diskussion herom. Men uanset hvem der skal være bygherre, så kommer vi ikke uden om at skulle stille en lang række krav, når Femer Bælt-forbindelsen skal bygges. Så vil staterne, både Tyskland og Danmark, vel også have indflydelse på en række forhold.

Hvad er det så, vi vil have indflydelse på? Vi vil selvfølgelig gerne vide, om det skal være en ren jernbaneforbindelse eller det skal være en forbindelse, der kan tage både biler og tog. Og hvordan skal det faste anlæg så være? Der er en lang række miljøkrav, der skal opfyldes. Hvad med ansvaret for projektet, hvis konsortiet, der står som ejer af den faste forbindelse, går konkurs? Skal staten efter en årrække have tilbud om at kunne overtage den faste forbindelse, og hvad skal det koste at benytte den faste forbindelse?