

[Kim Behnke]

som også SF og Det Radikale Venstre kan tilslutte sig.

Fru Lone Dybkjærs tanke om at afholde afstemningen på en lidt anden måde end i form af en vejledende folkeafstemning er selvfølgelig også noget, vi i Fremskridtspartiet er interesseret i at medvirke til. Det vigtigste er, at befolkningen får adgang til at tage stilling til spørgsmålet.

Dernæst vil jeg om ikke for andet så af hensyn til referatet af forhandlingerne kommentere de bemærkninger, der blev fremsat af ordføreren for Kristeligt Folkeparti om det rimelige i at gennemføre en folkeafstemning, fordi man risikerede en meget lav stemmedeltagelse, hvorefter der blev refereret til vores folketingsvalg.

Dertil vil jeg sige, at så længe vi har en stemmedeltagelse ved vores folketingsvalg, der ligger i nærheden af de 80 pct., synes jeg ikke, der er nogen grund til at nære bekymringer, hvad det angår. Det er vores opfattelse, at vælgerne netop ofte er trætte af det, der foregår i Folketinget, fordi de ikke selv direkte har mulighed for at tage stilling til tingene.

Hr. Svend Heiselberg fra Venstre erklærede sig som tilhænger af folkeafstemninger, men mente, at det var mindre velegnet lige netop i denne sag. Jeg synes, at det, hr. Svend Heiselberg sagde, talte for sig selv, og derfor må hr. Svend Heiselberg gøre op med sin samvittighed, om han vil være solidarisk over for Øresunds aftalen eller leve op til sine personlige og efter min mening korrekte idealer om, at befolkningen skal spørges.

Den konservative ordfører hævdede, at forslaget var ulogisk, med henvisning til det næste forslag, der er på dagsordenen her. Jeg skal blot gøre opmærksom på, at det i bemærkningerne til forslaget bliver klart markeret, at det efter vores mening mest hensigtsmæssige vil være – det står i det forslag, vi behandler nu – at det sker i form af en privatfinansieret forbindelse. Og af bemærkningerne til det næste forslag på dagsordenen fremgår det tydeligt, at såfremt man fastholder, at det er staten, der skal stå for projektet, mener vi, vælgerne skal spørges, eftersom det er dem, der som skatteydere kommer til at kautionere for projektet.

Dernæst vil jeg vende mig til hr. J. K. Hansen fra Socialdemokratiet, der mente, at det var svært at aktivere vælgerne i det pågældende spørgsmål. Dertil kan jeg kun sige, at jeg er

overbevist om, at hvis man gav vælgerne de faktiske oplysninger om konsekvenserne af Øresundsforbindelsen – og dér tænker jeg både økonomisk, miljømæssigt og i det hele taget – er jeg helt overbevist om, at vælgerne ville være mere end interesserede i at deltage i en sådan afstemning.

Problemet med hensyn til Øresundsforbindelsen har jo netop været, at forhandlingerne er foregået bag lukkede døre. Pludselig forelå der simpelt hen bare et forlig. Det var der et flertal bag, og så kunne resten af Folketingets partier blot gøre honnør og sige javel. Det er efter vores mening ikke særlig hensigtsmæssigt, og derfor ville det være betryggende, at man gik ud og spurgte vælgerne.

Til slut vil jeg blot sige sig tak til de partier, der har tilkendegivet en interesse for forslaget. Vi udgør desværre ikke de 60, der skal til for at få forslaget om en Øresundsforbindelse ud til folkeafstemning. Vi må nu i fællesskab prøve, om vi på anden vis, eventuelt i forbindelse med anlægsloven, kan få spørgsmålet lagt ud til afgørelse eller i hvert fald til høring hos vælgerne.

Når vi har en debat som denne her, er vi egentlig en lille smule skuffede over, at flertallet mener sig så sikre i deres sag, at de ikke tør spørge vælgerne. Jeg kan ikke lade være med at citere Niels Hausgaard, der i en af sine udmærkede viser synger, at fordi de fleste er de fleste, er det ikke sikkert, at de fleste er de bedste.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Stavad):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 61:

Forslag til folketingsbeslutning om privatfinansiering af Øresundsforbindelsen.

[Den fg. formand]

Af Kim Behnke (FP) m.fl.
(Fremsat 21/3 91).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Ikast):

Efter forslaget pålægges regeringen at udbyde Øresundsforbindelsen i privat totalentreprise med fuldstændig privat finansiering. Forslagsstillerne er således ikke imod den faste forbindelse, men ønsker at sikre, at det bliver andre end danske offentlige myndigheder, der kommer til at forestå og betale forbindelsen.

Fremskridtspartiet har i flere omgange fremsat et tilsvarende forslag vedrørende Storebæltsforbindelsen, som hver gang er blevet afvist af et bredt flertal. Organisationsformen for Øresundsforbindelsen har været genstand for indgående overvejelser og drøftelser i de dansk-svenske forhandlinger om regeringsaftalen om den faste forbindelse over Øresund.

Resultatet heraf er blevet, at regeringerne er enige om, at organisationsformen, der i princippet svarer til den ordning, der gælder for Storebæltsforbindelsen, er den bedste løsning, idet den sikrer, at de to stater får fuld indsigt i det meget betydelige anlægsarbejde, hvilket tillægges afgørende vægt ikke mindst i relation til miljøspørgsmålene.

Organisationsformen er nærmere reguleret i den aftale, de to regeringer har indgået den 23. marts 1991, efter at der i forbindelse med forespørgselsdebatten den 19. marts 1991 var konstateret et meget stort flertal for Øresundsforbindelsen. Under forespørgselsdebatten blev der vedtaget en dagsorden, der bl.a. indebærer, at anlægget skal ejes og styres af de to stater.

Regeringen vil snart fremsætte forslag, der tager sigte på at gennemføre denne regeringsaftale.

Aftalen indebærer, at der skal dannes et konsortium af to helt statsligt ejede aktieselskaber, der skal være bygherre for forbindelsen.

Staten garanterer for konsortiets lån, der optages til finansiering af forbindelsen. Dette indebærer, at konsortiet kan låne på samme vilkår som de to stater og dermed billigere end en privat låntager.

Konsortiet skal være bygherre for Øresundsforbindelsen, dvs. anlægget mellem de to ky-

ster, hvor arbejdet skal udbydes i international licitation, idet der alene herved sikres den fornødne konkurrence.

Indholdet af den indgåede regeringsaftale afviger således fra det, der er indeholdt i beslutningsforslaget.

Jeg må derfor afvise forslaget. Jeg skal herefter ikke gå i detaljer med forslaget eller med bemærkningerne hertil.

J. K. Hansen (S):

Jeg skal gøre det samme, som jeg gjorde under førstebehandlingen af et lignende forslag, Fremskridtspartiet kom med i folketingsåret 1986-87, det var lovforslag nr. L 78 om en privat finansieret fast forbindelse over Storebælt. Jeg tror nok, det dengang var et forslag, hvor man havde 7 smedemestre i baghånden, som ville bygge denne faste forbindelse. Ikke fordi jeg skal kritisere smedemestre, men vi nåede aldrig at få navnene på dem, man ville have til at bygge denne forbindelse, før forslaget var blevet forkastet.

Det foreliggende forslag er nok noget lignende, så jeg skal også afvise dette forslag fra Fremskridtspartiet om en privat finansieret fast forbindelse over Øresund.

Det gør jeg naturligvis for det første, fordi Socialdemokratiet er engageret i det aftalte projekt om en brugerbetalt, lånefinansieret fast forbindelse over Øresund.

For det andet fordi jeg ikke tror, at noget land ville overlade et så stort projekt til privat forgodtbefindende. Det vil være nødvendigt, at det offentlige har styringsmæssig indsigt i et sådant samlet projekts udformning såvel i byggefasen som i driften af anlægget fremover.

Jeg har bidt mærke i, at Fremskridtspartiet f.eks. i bemærkningerne til punkt 4 skriver, at staten ikke skal ofre ressourcer på at lave miljøforundersøgelser, altså det er helt overladt til private. Det er jo næsten som at sætte ræven til at vogte gæs, og det vil vi bestemt ikke være med til.

Så er der nogle bemærkninger om et skandaleramt Storebæltsprojekt. Jeg ved ikke, hvad man egentlig mener med, at vi har et skandaleramt Storebæltsprojekt. Netop fordi vi har politisk mulighed for gennem den politiske følgegruppe at følge projektet under hele byggefasen – og det har vi haft lige fra starten – er vi også med til at løse de problemer, som er opstå-

[J. K. Hansen]

et undervejs, og som vi bestemt også regner med kan opstå, inden vi bliver færdige med anlægget. Det samme ville ikke være tilfældet, hvis vi havde overladt bygherrefunktionen til private; så kunne der netop være tale om, at vi fik et skandaleprojekt.

Agnete Laustsen (KF):

Da mit partis ordfører er forhindret i at være til stede, skal jeg på den konservative gruppes vegne afvise dette beslutningsforslag.

Vi kan fuldt ud tilslutte os de bemærkninger, ministeren i dag er kommet med såvel om den organisationsform, den danske og svenske regering har indgået aftale om, som om aftalen om, at anlægget skal ejes og styres af de to stater.

Vi medgiver gerne Fremskridtspartiet, at der har været problemer med Storebæltsprojektet, nok også for store, især hvad angår borearbejdet, men efter vor opfattelse kan der ikke skaffes dokumentation for, at disse problemer ikke også kunne være opstået i en privat entreprisemodel.

Jeg skal ikke kommentere de mange påstande, Fremskridtspartiet fremfører i beslutningsforslaget om Storebæltsforbindelsen, men kun gøre den bemærkning, at vi ligesom Socialdemokratiet ikke deler Fremskridtspartiets opfattelse af, at der skulle være tale om et skandaleprojekt, og at disse skandaler skulle skyldes statens deltagelse i projektet. Det er velrenommerede konsortier med stor ekspertise, der står bag dette brobyggeri, og vi er ikke i tvivl om, at opgaven bliver løst, om end tidsfristen må forlænges måske med nogle måneder, men i alle tilfælde inden for den økonomiske ramme, der er aftalt.

Vi vil derfor med sindsro afvente ministerens forslag i nær fremtid, som efter behandling her i Folketinget kan føre den historiske aftale, som det er lykkedes trafikministeren at indgå, ud i livet.

Svend Heiselberg (V):

Venstre skal afvise beslutningsforslaget. Det gør vi, fordi vi synes, at det er vigtigt, at staten går ind med en garanti her, der gør det muligt, at vi kan optage billige lån. Det har været vigtigt for Venstre, at den investering, som skal foretages i den faste forbindelse over Øresund, ikke lægger beslag på andre investeringer såsom

vejinvesteringerne i Vestjylland, som der er behov for. Derfor synes vi, at det er en rigtig beslutning, der er truffet, og den kan Venstre fuldt ud tilslutte sig.

Gade (SF):

Må jeg sige, at jeg undrer mig måske ikke over Venstres ordførers varme forsvar for statsgarantien i forbindelse med brobyggeriet. Det er jo sådan efterhånden, at er der nogen, der er talsmand for, at der skal etableres mulighed for et sugerør ned i statskassen, er det partiet Venstre.

Om det foreliggende forslag vil jeg gerne sige, at vi skal gøre, hvad vi kan for at undgå fejltagelserne i forbindelse med Storebæltsforbindelsen, både hvad angår den måde, byggeriet er tilrettelagt på, og hele fremgangsmåden i øvrigt. Vi er faktisk i dag overbevist om, at det monstrum, der hedder Storebæltsbroen, som både er under vandet og over vandet og dobbelt så dyrt, som det behøvede at være, og så forsynet med det berømte sugerør ned i statskassen – ikke sådan at det skal bruges, det skal bare være etableret, altså statsgarantien – at den konstruktion aldrig var blevet lavet, hvis man havde gjort sig markedsøkonomiske overvejelser. Jeg tror faktisk endda, vi godt tør sige, at hvis man havde bygget på almindelig markedsøkonomi i denne sammenhæng, havde vi sandsynligvis fået en løsning med en jernbanetunnel og med biltog, for det er det billigste, det er det bedste, og det er det, der er mulighed for at få økonomi i. Men et flertal herinde syntes altså, det var så hensigtsmæssigt at bygge det dobbelt så dyrt, som man behøvede, fordi man med vold og magt ville have en motorvej.

Vi kan ikke støtte Fremskridtspartiets forslag. Man lægger op til, at alle modeller for en fast forbindelse kan ligestilles, og i modsætning til Storebælt tror jeg, at man ved Øresund faktisk måske kan skaffe økonomi i en broløsning. Det kræver, at trafikken i forbindelse med en broløsning bliver langt, langt større, end regeringen beregner den til, og det vil sige, at det kan og vil føre til betydelig større miljøproblemer end dem, der er fremhævet i forbindelse med Øresundsprojektet. Vi vil ikke acceptere, at der kan blive tale om andre løsninger end en jernbanetunnel, og derfor må vi naturligvis afvise Fremskridtspartiets forslag.

[Gade]

Vi er også tilhængere af, at man bruger stats-selskaber en række steder i vort samfund, og det kunne også være ved store anlægsarbejder af denne art, men så må vi sikre os, at de stats-ejede firmaer kontrolleres lige så effektivt som private selskaber, og vi må sikre os, at de ikke udvikler sig til at blive et sugerør i statskassen.

Der er her tale om et klart valg: Enten er byggeriet en del af den offentlige sektor og styret af ministeriet under Folketingets direkte kontrol, eller også er der tale om en privat virksomhed med 100 pct. statsejendomsret, der følger de spilleregler, der så gælder. Ansvarsforflygtigelsen, som vi kender den fra Storebælt, må ikke gentages. Derfor vil vi også, når anlægsloven kommer, se meget nøje igennem, hvilken model man har valgt, for det er en uacceptabel situation, at man har slået alle skavankerne både fra det offentlige ejerskab og fra den private sektor sammen, sådan at man i Storebæltsmodellen har fået ulemperne med både fra den private og den offentlige sektor og derved fået ansvarsforflygtigelsen.

Ernst B. Schmidt (FP):

Fremskridtspartiet har altid ment, at privatisering og privat drift så godt som altid er at fortrække frem for offentlig administration og offentlig regi. Det er hovedårsagen til, at vi også med dette forslag ønsker at fremme privatiseringen, og man kunne godt undre sig over, at en borgerlig regering er så negativ over for privatisering på området her, ikke mindst på baggrund af de erfaringer, vi indtil nu har med den faste forbindelse og etableringen og finansieringen ikke at forglemme af Storebæltsprojektet. For hvem kan garantere for, at Øresundsforbindelsen ikke løber ind i de samme besværligheder både med hensyn til projektering, etablering og finansiering, og at skatteyderne så må stå bagved? Det havde været noget ganske andet, hvis det var i privat regi.

At man ikke ønsker privat finansiering af broforbindelser af denne størrelse, kan måske skyldes, at når det er staten, der har hånd i hank hermed, kan man favorisere bestemte transportformer, eksempelvis give jernbanedriften nogle favorable vilkår. Det er tilfældet på Storebælt. Hvis man f.eks. har 10 t gods i Nyborg, som man ønsker fragtet til Korsør, kan man jo sammenligne, hvad det koster at få dem med lastbil, og hvad det koster at få dem med bane.

Der er ting dér, som Fremskridtspartiet mener er meget konkurrenceforvridende, og det skulle ikke undre mig, om det er det skjulte tilskud, banerne får ved færgedriften i forbindelse med opkrævning af takster, man ønsker at bibeholde, og det er Fremskridtspartiet langt fra tilhænger af. Privatisering betyder, at det skal gøres så billigt som muligt uden forskelsbehandling.

Med hensyn til problemet Øresund er der jo to lande, der har lavet en aftale. Jeg har aftalen her og kan se, at man oven i købet har sat faste takster på 150 mio. kr. skal banerne betale – det er et slag på tasken; det havde måske nok været mere rimeligt, om man betalte efter godsmængde.

Men aftalen er forløbig lavet. Det har ikke udmøntet sig i en lov, og jeg håber, at det, inden loven skal vedtages, vil være muligt at få dette ændret, således at når der etableres en forbindelse over eller under vandet, så skal statsmidler ikke inddrages – den danske stat er jo langt fra velhavende. Havde den været det, kunne vi have bygget broer, som vi gjorde i gamle dage.

Alene renterne af vores udenlandsgæld er så store, at vi hvert år kunne bygge både en Øresundsforbindelse og en Storebæltsforbindelse for det, vi betaler i rente til udlandet.

Sonja Albrink (CD):

Da CD's ordfører ikke kan være til stede i dag, skal jeg også i denne sag fremføre CD's synspunkter.

Jeg vil starte med at sige, at CD klart må afvise beslutningsforslaget. Det er vor opfattelse, at det overordnede trafik- og kommunikationsnet er et statsligt ansvar og som sådant skal ejes af staten. Det gælder f.eks. også helt klart jernbanerne og vejene.

Lige så lidt som vi kan tænke os en motorvej opført og drevet af en privat virksomhed, kan vi gå med til det, når det gælder en bro eller en tunnel. En bro er jo faktisk ikke andet end en fortsættelse af en hovedlandevej hen over vandet, altså en vej, der er båret oppe af et antal bropiller. Denne omstændighed gør det på ingen måde rimeligt at anvende andre principper end ved anlæg af f.eks. en motorvej.

Lone Dybkjær (RV):

Også Det Radikale Venstre skal afvise det af Fremskridtspartiet fremsatte beslutningsforslag.

[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

[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

[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.

[Kim Behnke]

Hr. J. K. Hansen siger også, at i forbindelse med Øresundsforbindelsen skal også landanlæggene finansieres. Ja, det kan da godt være, at den opkørselsrampe, der bliver bygget ude på Amager, er en del af projektet, men når det gælder den kolossale omlægning af hele Amager, der kommer til at finde sted, vil det både være kommunale penge, amtskommunale penge og statspenge i massevis, der går til det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Stavad):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden:

Den fg. formand (Stavad):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Finansministeren (Henning Dyremose) har meddelt mig, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om tilskud til Grønlands hjemmestyre. (Hjemmestyrets overtagelse af sundhedsvæsenet og Sdr. Strømfjord/Kangerlussuaq Lufthavn m.v.)

(Lovforslag nr. L 163).

Skriftlig fremsættelse af forslag:

Finansministeren (Henning Dyremose):

Jeg tillader mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om tilskud til Grønlands hjemmestyre. (Hjemmestyrets overtagelse af sundhedsvæsenet og Sdr. Strømfjord/Kangerlussuaq Lufthavn m.v.)

(Lovforslag nr. L 163).

Regeringen har i foråret 1991 indgået aftale med Grønlands landsstyre om, at hjemmestyret pr. 1. januar 1992 overtager det grønlandske

sundhedsvæsen og pr. 1. oktober 1991 overtager ansvaret for de civile opgaver i lufthavnene i Sdr. Strømfjord og Kulusuk.

I nærværende lovforslag foreslår regeringen tilskuddet til Grønlands hjemmestyre fastsat for den resterende del af tilskudsperioden 1991-93 på baggrund af de indgåede aftaler.

Bortset fra tilskuddets størrelse søges de øvrige bestemmelser i den nugældende tilskudslov videreført i den ny bloktilskudslov.

Det er regeringens hensigt fortsat at fastsætte tilskuddet til Grønlands hjemmestyre for en 3-årig periode.

Samtidig med fremsættelsen af nærværende lovforslag fremsætter sundhedsministeren forslag til lov om sundhedsvæsenet i Grønland, hvor de nærmere betingelser for sundhedsvæsenets overgang til hjemmestyret er beskrevet. Overdragelsen af sundhedsvæsenet er sket i overensstemmelse med de fastlagte principper i hjemmestyreloven – L nr. 577 29/11-78 – hvorefter staten yder et årligt tilskud til landskassen, der modsvares af statslige besparelser ved overtagelsen.

Hjemmestyret modtager endvidere vederlagsfrit bygninger, inventar, driftsmidler m.v. Det er endvidere aftalt, at ikke forbrugte anlægsbevillinger fra Grønlands sundhedsvæsen i finansårene 1989-91 overføres til Grønlands hjemmestyre.

USA har ønsket at reducere den amerikanske tilstedeværelse i Sdr. Strømfjord og Kulusuk. Regeringen og Grønlands landsstyre har den 13. marts 1991 indgået en aftale med USA's regering, der sikrer, at Grønlands hjemmestyre kan overtage driften af lufthavnene, når de amerikanske styrker forlader Sdr. Strømfjord og Kulusuk.

Sideløbende med forhandlingerne med USA har der været ført forhandlinger mellem regeringen og hjemmestyret om den fremtidige drift af Sdr. Strømfjord og Kulusuk lufthavne, herunder om finansieringen af de meromkostninger, som USA's fraflytning medfører for lufthavnernes fortsatte civile drift.

Der er gennem de første forhandlinger opnået enighed om, at ansvaret for de civile opgaver i Sdr. Strømfjord og Kulusuk fra 1. oktober 1991 overtages af Grønlands hjemmestyre. Samtidig overgår rettigheder til bygninger m.v. til hjemmestyret, således at den faktiske overdragelse fra USA's styrker sker direkte til hjemmestyret.