

Anden næstformand (Grove):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 53:

Forslag til folketingsbeslutning om en privatfinansieret Femer Bælt-forbindelse.

Af Ole Donner (FP) m.fl.
(Fremsat 12/1 93).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Trafikministeren (Helge Mortensen):**

Beslutningen om en fast forbindelse over Øresund har naturligvis aktualiseret spørgsmålet om en tredje fast forbindelse, nemlig forbindelsen over Femer Bælt. Så langt er vi enige med forslagsstillerne. Men så aktuelt er det nu heller ikke, at vi står over for at skulle træffe en beslutning som den, forslagsstillerne lægger op til.

Danmark har i forbindelse med den dansk-svenske regeringsaftale om Øresundsforbindelsen erklæret sig rede til at arbejde for, at denne forbindelse bliver gennemført under forudsætning af, at hensyn til miljø og økonomi kan tilgodeses.

Der foreligger imidlertid ikke noget beslutningsgrundlag vedrørende denne forbindelse. Det må først tilvejebringes. En fast forbindelse over Østersøen kan kun gennemføres, såfremt Tyskland og Danmark er enige herom. Det er imellem Danmark og Tyskland aftalt at gennemføre de nødvendige undersøgelser, sådan som det er forudsat i forbindelse med anlægsloven om Øresundsforbindelsen.

Derudover vil jeg henvise til den dansk-svenske aftale om at sætte undersøgelserne i gang. Det er de blevet, og de påregnes at være afsluttet om 2 til 2½ år. Undersøgelserne, der er sat i gang, omfatter trafikprognoser, anlægstekniske spørgsmål og miljøspørgsmål. Regeringen finder det specielt vigtigt at få en fuld

belysning af de miljøspørgsmål, der er knyttet til en fast forbindelse over Østersøen.

Det er også aftalt som led i undersøgelserne, at alternative former for bygherreorganisation skal vurderes. Jeg kan alene af den grund sige, at vi på nuværende tidspunkt ikke kan imødekomme de forslag, som Fremskridtspartiet her stiller.

Derudover finder jeg, at en koncession til et konsortium bestående af entreprenørselskaber og pengeinstitutter vil medføre en uheldig blanding af de interesser, som disse parter hver især repræsenterer. Det samme synspunkt havde i øvrigt den tidligere regering, og der er således stor politisk opbakning om det synspunkt, hvorfor jeg også forventer, at der kommer en meget bred opbakning til afvisning af Fremskridtspartiets forslag.

Jeg vil således sige, at det som følge heraf ikke er vanskeligt at tage stilling til beslutningsforslaget. Regeringen vil afvise det.

J. K. Hansen (S):

Det er da med en vis undren, jeg ser forslaget fra hr. Ole Donner m.fl., for hr. Ole Donner har jo været med så længe, at hr. Ole Donner også ved, hvad der står i artikel 21 i aftalen mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund. Her har Danmark jo erklæret sig rede til at arbejde for, at en fast forbindelse over Femer Bælt gennemføres under forudsætning af de økologiske og økonomiske muligheder. Det må man da egentlig forvente at hr. Ole Donner er bekendt med. At man ikke er enig i den aftale, er noget helt andet, men man er dog bekendt med, at der skal foretages disse undersøgelser.

Nu har vi lige hørt fra ministerens side, at disse undersøgelser er sat i gang – det blev de af den forrige regering – og vi har også fået oplyst, at de påregnes tilendebragt inden for en tidsramme på mellem 2 og 2½ år, så allerede på den baggrund burde hr. Ole Donner være klar over, at der ikke er grundlag for at tage en beslutning om at bygge en sådan fast forbindelse på nuværende tidspunkt, hvad enten det nu skulle gøres af private eller være i offentligt regi.

Hvad bygherreorganisation angår, er det naturligvis noget, der skal vurderes, når man kommer frem til at have et grundlag for en beslutning, og det skal så vurderes af de to stater,

[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?

[Svend Heiselberg]

Sådan kunne jeg blive ved med at stille en række spørgsmål, som der i det mindste må være en aftale om. Hermed er ikke sagt, at de spørgsmål, jeg her har rejst, ikke kan klares i privat regi, men vi mener, at det er relevante spørgsmål, der til sin tid skal tages stilling til.

I Venstre ser vi gerne en Femer Bælt-forbindelse fremmet. Det er vores opfattelse, at det vil betyde meget for erhvervsudviklingen i Danmark, og naturligvis vil det i byggeperioden også give stor beskæftigelse. Derfor opfordrer vi også regeringen til at komme med forslag om, hvad der videre skal ske, således at vi har noget at forholde os til.

I Venstre har vi tidligt givet udtryk for, at skal vi foruden Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen også have Femer Bælt-forbindelsen, så må vi forinden have udbygget det jyske motorvejsnet, ellers vil vi komme til at opleve, at hele erhvervsudviklingen forrykkes mod øst. Vi må derfor beklage, at rødkløverregeringen har sået tvivl om udbygningen af det jyske vejnet. Jeg har forstået det således, at også det endelige motorvejsbyggeri i Nordjylland kan blive taget op til revision – om der her kan spares.

Jeg kan ikke lide at skulle kritisere trafikministeren for den tvivl, der er blevet rejst om vejudbygningen i Danmark, efter at de radikale slingrefise – for at bruge et godt gammelt socialdemokratisk udtryk – er gået ind i den socialdemokratiske regering, men jeg har svært ved at forstå Socialdemokratiet, og det vil også fremover gøre det sværere at lave aftaler med Socialdemokratiet om de fremtidige trafikinvesteringer, så længe de radikale har indflydelse herpå. Alene af den grund kan det være betænkeligt engang at skulle aftale en Femer Bælt-forbindelse, enten det skal ske i det ene eller det andet regi. Det tror jeg også at Fremskridtspartiet kan indse.

Formanden:

Hr. Svend Heiselberg anvendte et udtryk om medlemmer af Det Radikale Venstre, som jeg nok tror i hvert fald i Folketinget ligger lige på kanten af forretningsordenen.

Tommy Dinesen (SF):

Når man har hørt den debat, der har været i eftermiddag, kan man konstatere, at det nok ikke er Fremskridtspartiets store dag i dag, og

det sidste forslag på dagsordenen må jeg nok sige – hvis jeg skal sige det pænt – ser noget mærkeligt ud.

For det første er det lige pludselig ligegyldigt med nationaliteten. Jeg troede, at man havde visse begrænsninger i Fremskridtspartiet over for nogle nationaliteter. Det har man altså ikke, når der skal bygges bro, kan jeg forstå. Det er nok umuligt at gøre op på den måde, som det her ridses op, for det er op til dem, der vil lave noget. De må bygge, hvad de vil. Om det skal være en bro eller en tunnel, eller om den skal være lagt på havbunden, det er komplet lige meget.

Så skal de komme med en eller anden miljøundersøgelse, og hvorfor skal de nu komme med sådan en? Der står ikke nogen steder, om den kan bruges til noget som helst. Der er overhovedet ikke, synes jeg, noget, der kan bruges i det her forslag, hvis jeg skal være helt ærlig.

Tilbudsgiverne skal angive, i hvilket åremål de forlanger ejerskab og sådan noget. Det er sådan et tagselvord, man overlader til dem, der vil bygge et eller andet. De kan bare gå i gang. Og miljøsidens, ja, det tager man bare, det er sådan. Jeg synes ærlig talt, det er håbløst.

Det bliver ikke bedre, når jeg går til bemærkningerne. Der står, at det er indlysende klart, at man nu skal have en tredje forbindelse nede ved Femern. Jeg ved ikke, hvem det er indlysende klart for.

Der står også: »Med hensyn til etableringen af store infrastrukturelle anlæg er det ofte nødvendigt at planlægge og tænke i tidsperspektiver på 10 til 20 år.«

Det er nok det mest rigtige, der står i det her. Men så er det jo bemærkelsesværdigt, at det eneste parti, der stemte imod, at man skulle have en landstrafikplan, der så 10 år frem, var Fremskridtspartiet, så det argument fatter jeg altså heller ikke.

Det hjælper lidt, når man kommer længere ned og ser den gang ros, man giver til en vis forening, der hedder Dansk Vejforening. Jeg opfatter efterhånden Fremskridtspartiet som asfaltfirmaernes forlængede arm, for Dansk Vejforening ville altså asfaltere hele Danmark, hvis den kunne få lov til det, og så forstår jeg bedre, hvorfor man vil fremsætte dette forslag.

[Tommy Dinesen]

Jeg har også engang hørt Dansk Vejforeningovre i Ingeniørforeningen. En af direktørerne ville have, at hele den kollektive trafik skulle nedlægges, og at alle folk skulle køre i biler, noget, som overhovedet ingen fornuftige mennesker ville argumentere for i dag.

Hr. Ole Donner skriver også, at det vil hæmme udviklingen, hvis man ikke får en fast forbindelse over Østersøen. Jeg kunne godt tænke mig at vide, hvad det er for en udvikling, man hæmmer. Der er nogle, der tror, at broer giver vækst, og også nogle, der tror, at veje giver vækst – det tror hr. Svend Heiselberg, kan jeg forstå. Det er altså aldrig bevist, men de kan selvfølgelig være nødvendige en gang imellem i det samfund, vi efterhånden får. Der skal også være tempo på – som om det betød noget i denne forbindelse!

Vi tror ikke, at dette forslag får nogen som helst behandling i udvalget, og vi mener simpelt hen ikke, at det kan bruges til ret meget.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Jeg vil blot sige til hr. Svend Heiselbergs indlæg, at jeg finder, at det i en urimelig grad søger at angribe et af regeringspartierne for at stå for et specielt synspunkt. Jeg synes i øvrigt også, det er urimeligt over for de tre øvrige regeringspartier, idet de fire partier er enige om det regeringsprogram, der ligger til grund for, at vi ønsker, at nye beslutninger om veje – dvs. projekteringslove – indgår i en vurdering, sådan at både fremkommelighed, miljø og sikkerhed rangerer lige højt.

Jeg vil i øvrigt også henvise til, at hr. Svend Heiselberg stemte for den landstrafikplan, som vi nu siger må være baggrund for beslutninger om nye motorveje.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg beklager selvfølgelig, men det var egentlig tænkt som en venlighed over for Socialdemokratiet, at jeg nævnte det, for jeg troede, at Socialdemokratiet var blevet påduttet af De Radikale, at det skulle fravige den aftale, det tidligere havde indgået med De Konservative og Venstre. Men jeg forstår altså, at det er noget, som Socialdemokratiet også er med på; oprindeligt troede vi, at det var en radikal opfindelse.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg ved godt, høje formand, at det er Femer Bælt, vi diskuterer i øjeblikket, men et andet medlem af dette høje Ting har nu også bragt andre ting frem.

Jeg vil gerne spørge hr. Svend Heiselberg om, hvad det er for aftaler, Socialdemokratiet har indgået med den tidligere regering, som hr. Svend Heiselberg mener Socialdemokratiet ikke overholder på nuværende tidspunkt. Jeg vil egentlig godt have sort på hvidt, hvad det er for aftaler.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Har vi ikke diskuteret en aftale om, at vi skulle have en linieføring Århus-Herning via Gudenådal, som Socialdemokratiet var positivt indstillet over for, da vi diskuterede denovre hos den tidligere trafikminister? Det vil jeg tro at den tidligere trafikminister vil kunne bekræfte.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Da man åbenbart skal diskutere andet end Femer Bælt, som vi er imod, skal jeg sige, at det for Kristeligt Folkeparti ligger helt klart, at vi også i regeringen vil fremme de planer, vi hidtil har fremmet. Vi står fast ved de aftaler, der er indgået, og vi vil ud fra forskellige synspunkter drøfte de ting, der fremover skal ske.

Jeg har aldrig i dette Folketing oplevet, at Socialdemokratiet eller den tidligere regering ikke har været fuldt loyal over for indgåede aftaler, og selvfølgelig forventer vi også loyalitet fremover.

Formanden:

Hr. J. K. Hansen for en kort bemærkning, og så er jeg enig med dem, der har sagt, at vi er i udkanten af Femer Bælt.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Hr. Svend Heiselberg må huske forkert; der må være tale om en erindringsforskydning. Den eneste aftale, jeg lige i øjeblikket kan komme i tanker om, er Storebæltsaftalen, og

[J. K. Hansen]

den drejer sig om nogle motorveje nord-syd i Jylland og motorvejen i Vendsyssel. Det er der en aftale om, og den bliver der ikke ændret på.

Der var fremsat et par forslag af den tidligere regering om visse vejstrækninger i Jylland, men der er ikke indgået nogen aftale om disse vejstrækninger, og de har heller ikke været til behandling endnu i denne folketingsal.

Formanden:

Hr. Svend Heiselberg for en kort bemærkning, og så må det nok være den sidste i denne omgang.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Nu får vi om ganske kort tid en debat i Folketinget om motorveje og tidligere indgåede aftaler, og så får vi selvfølgelig rig lejlighed til at diskutere det og også præsentere Socialdemokraterne for det, de egentlig gik med til, dengang de var i opposition, og som jeg stadig væk mener de blev forledt af De Radikale til at fravige.

Ole Donner (FP):

Jeg vil godt starte med at sige tak til Venstre, der var det eneste parti, der var positivt over for det forslag, vi her har fremsat. Vi er da glade for, at i hvert fald Venstre siger, at det er fornuftigt at lave en privatfinansieret forbindelse over til Femern.

Når vi har fremsat dette forslag, skyldes det også, at den nye regering, da den for kort tid siden tiltrådte, erklærede, at nu var det en ny start, nu skulle der virkelig ske noget nyt, nu skulle der komme arbejdspladser, nu skulle der gang i infrastrukturen. Der var ikke den gode ting, der ikke skulle sættes i gang, og derfor kan jeg selvfølgelig ikke rigtig forstå, at trafikministeren totalt afviser et sådant forslag fra Fremskridtspartiet, som vil give stor beskæftigelse.

Trafikministeren sagde, at forslaget ikke var aktuelt; det var ikke nu, der skulle bygges. Må jeg minde om, at der gik 132 år, fra man begyndte at tale om Storebæltsforbindelsen, og til den blev påbegyndt. Derfor mener vi, at man udmærket godt kunne gennemføre dette forslag, som vi i dag har fremsat, men det er da klart, at der skal indgås nogle aftaler med

Tyskland, som ministeren var inde på, og at der skal foreligge undersøgelser om miljø, trafikprognoser osv.; det skriver vi netop også i vores forslag.

Så nævnte både trafikministeren og ordføreren for Socialdemokratiet, at hvis man gennemførte dette, ville der blive en uheldig sammenblanding af banker og entreprenører. Magen til vrøvl skal man lede længe efter, for uanset hvad der bliver gennemført af byggerier i dette land, sker de i samarbejde mellem banker og entreprenører eller offentlige myndigheder og banker eller offentlige myndigheder og pensionsforsikringsselskaber. Så det er da i hvert fald noget vrøvl at sige.

Hr. J. K. Hansen undrede sig over, at jeg ikke kendte artikel 21 og aftalen med Sverige. Jamen det gør jeg da, og jeg er også enig med hr. J. K. Hansen i, at man selvfølgelig skal i gang med de aftaler, men det kunne man sagtens gøre sideløbende med, at man gik i gang med at få nogle private konsortier til at se på disse ting.

Når hr. J. K. Hansen nævnte historien om de syv smedemestre, kan jeg ikke lade være med at nævne den lille historie, der går om Limfjordstunnelen i Ålborg, hvor der var to entreprenører – to brødre – der skulle give tilbud. Så spurgte man fra kommunen og amtet: Er I nu sikre på, at I kan klare den? Hvordan vil I gøre det? Vi begynder fra hver sin side, og så mødes vi. Hvad så, hvis I ikke mødes? Så får I to til samme pris. Det er noget a la de syv smedemestre.

Hr. Ikast, tidligere trafikminister, svingede sig gevaldigt op her på talerstolen og sagde, at han var enig i, at der skulle være privat investering og finansiering; men så holdt det også op. Så kom der en hel masse om motorveje, som ikke har noget med det her at gøre, og en hel masse andet, som ikke havde noget med det at gøre, og hr. Ikast talte om, at det var foragt for Folketinget at fremsætte sådan et forslag, at det overhovedet ikke kunne gennemføres, og at de mennesker, der har arbejdet med det – det er altså de største entreprenører i Danmark – overhovedet ikke duede, for de havde overhovedet ikke forstand på det. Så var det, jeg kom til at tænke på, at jeg egentlig godt kunne forstå hr. Ikast, for han har nu i flere år haft embedsmænd til at læse alle sine forslag og lave ordførertaler, og derfor har han nok ikke

[Ole Donner]

tænkt på, at man selv kunne læse, hvad der stod i et sådant forslag.

Hr. Ikast sagde noget om, at det var i strid med licitationsreglerne, og dér må jeg bøje mig, for hr. Ikast har jo meget større erfaring på det område, end jeg har, idet hr. Ikast har været ude i nogle licitationer på Storebæltssområdet, hvor han blev belært om, hvordan sådan nogle ting skal foregå, og derfor har vi netop også – belært af hr. Ikastrs erfaringer – skrevet i vores bemærkninger, at man selvfølgelig skal overholde licitationsreglerne.

Hr. Ikast og hr. Tommy Dinesen beskyldte Fremskridtspartiet for at favorisere Dansk Vejforening. Det var der ikke tale om, og det gør vi udtrykkeligt opmærksom på flere steder i forslaget, men der er nogle større danske firmaer, der har gjort sig ulejlighed med at udarbejde nogle efter min mening meget udmærkede prospekter, som fortæller, hvordan man eventuelt kunne gøre det.

Jeg er da ked af, at man overhovedet ikke vil være med til at bare drøfte dette, men det er da klart, at når nu forslaget bliver oversendt til udvalget, vil man ikke kunne undgå at komme til at drøfte nogle af tingene, og jeg er da meget spændt på at se, hvad de uduelige mennesker ude i samfundet mener om den modtagelse, deres udmærkede arbejde har fået her i salen i dag.

Ikast (KF):

Det tog 132 år, inden Storebæltforbindelsen blev til noget. Det er sikkert rigtigt, men det var i hvert fald ikke Fremskridtspartiets skyld, at den blev fremmet, for man stemte imod hele vejen, og det har man til dato gjort til alt med infrastrukturer. Derfor kalder jeg det at vildlede Folketinget og den danske befolkning, når man fremsætter et forslag, som er uigennemførligt, for hr. Ole Donner ved udmærket, at der først skal indgås en aftale om de undersøgelser, der skal foretages, og derefter skal det udbydes i licitation.

Den konstruktion, der er lavet her, har jeg selv læst, og jeg behøver ikke at have embedsmændene til at skrive mine taler, heller ikke om licitationer, for havde Fremskridtspartiet bare lært lige så meget af licitationerne, som jeg har lært, havde man aldrig fremsat dette forslag.

Det har jeg også sagt til de folk, der står bag de firmaer, der er nævnt i dette forslag, og de var fuldstændig bekendt med, at det skal ud i international licitation, og at det dermed ikke er sikkert, at disse virksomheder kan komme på tale. Derfor er det heller ikke sikkert, at bankerne vil yde støtte på den måde, Fremskridtspartiet her nævner, og dermed er det ren luftsteg og vindfrikadeller.

Jeg synes, vi har privatfinansieret Storebælt og Øresund, og jeg vil gerne være med til, hvis vi kan finde nye ordninger, for privatfinansiering tager jeg gerne imod, men det, der lægges frem her, er ikke noget alternativ til det, der har været fremme.

Fremskridtspartiet må anerkende, at det ikke koster den danske stat kroner og øre at få disse Storebælt- og Øresundsprojekter op at stå. Dette er et paradeforslag, som man kun fremsætter for at chikanere de andre partier, for man er ikke interesseret i noget som helst, der har med infrastruktur at gøre.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg var meget glad for den uddybning, hr. Ikast kom med, fordi jeg så bedre forstår hr. Ikastrs første indlæg.

Hr. Ikast påstår, at det, vi laver på Øresund, er privatfinansieret. Man opretter et fiktivt aktieselskab med en indskudskapital, der bliver fremskaffet ved at indskyde Storebæltssaktier i foretagendet, de Storebæltssaktier, som man angiveligt påstår er kurs godt 100 værd, for jo større hul man har i Storebælt, jo mere er aktierne værd.

Nu forstår jeg bedre, at hr. Ikast afviser forslaget – og så kan man kalde det luftsteg, vindfrikadeller osv. – for alt det har intet med privatfinansiering at gøre, og når hr. Ikast ikke har forstået forslaget, er det forståeligt nok, at han afviser det.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg er ked af at skulle tage ordet igen, men det er simpelt hen en nødvendighed.

Er der statslige kroner i Storebælt, i Øresund eller i det påtænkte forløb med Femer Bælt? Er det ikke penge, der er lånt i udlandet og indlandet af de institutioner, der vil finansiere

[Ikast]

det? Er det ikke arbejde, der hovedsagelig med dansk arbejdskraft udføres af private virksomheder? 90-92 pct. er dansk arbejdskraft, og det kan hr. Ole Donner i hvert fald ikke sige om det forslag, der i dag er fremsat for Folketinget; der er ikke noget som helst, der tyder på, at det er dansk arbejdskraft, der vil blive benyttet her.

Havde det så været danske virksomheder, hr. Ole Donner havde præsenteret, men det ene franske firma har vel en 70.000-77.000 ansatte, og det danske firma, der er nævnt, er ved siden deraf en lille stråmandsvirksomhed med 700-800 ansatte – jeg erkender, at tallet ikke er helt nøjagtigt, men det ligger i den størrelsesorden.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Hr. Ikast nævnte igen Øresund og Storebælt. Altså når der ikke er nogen penge i et fiktivt selskab, kan man for min skyld kalde det, hvad man vil. Aktiekapitalen er, som jeg før sagde, tilvejebragt ved, at man har indskudt nogle værdiløse aktier i et Øresundsselskab. Så er det rigtigt, at den danske og den svenske stat har lavet et andet selskab, som har lånt offentlige midler i nogle banker, og fra flere sider advarede man imod, at der skete en sammenblanding mellem entreprenører og banker, men det forstår jeg stadig væk ikke hvad man mener med.

Jeg er ked af, at hr. Ikast hele tiden vender tilbage til nogle firmaer, som vi har nævnt. Hvis hr. Ikast, når forslaget kommer til behandling i udvalget, kunne få tid til at læse det igennem, ville hr. Ikast konstatere, at det er eksempler, vi bruger. Vi har udtrykkeligt nævnt, at der ikke er nogen, der skal have fordele frem for andre; mere tydeligt kan jeg altså ikke sige det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

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

Formanden:

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:

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Kulturudvalget (9/2 93):

Udtræder: Poul Erik Dyrland (S)

Ny stedf.: J. K. Hansen (S)

Valutaudvalget (9/2 93):

Udtræder: Trøjborg (S)

Nyt medl.: Klaus Hækkerup (S)

Tilsynet med Folketingets Bibliotek (9/2 93):

Udtræder: Jytte Hilden (S)

Nyt medl.: Lise Hækkerup (S)

Retsudvalget (9/2 93):

Udtræder: Sonja Albrink (CD)

Nyt medl.: Addi Andersen (CD)

Boligudvalget (9/2 93):

Udtræder: Merethe Due Jensen (KRF)

Nyt medl.: Lysholm Christensen (KRF)

Forsvarsudvalget (9/2 93):

Udtræder: Merethe Due Jensen (KRF)

Nyt medl.: Inger Stilling Pedersen (KRF)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 11. februar 1993, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er oplået i salen.

Mødet hævet kl. 16.20