

[Askjær Jørgensen]

Jeg synes, det er rimeligt at spørge ministeren, inden ministeren skal svare, om ministeren har tillid til, at man i dansk erhvervsliv er så dygtig, at man kan bygge en sådan bro på privat basis. Tror man, at man i det samlede danske erhvervsliv har så meget forretningstalent, at det kunne være muligt? Hvis der findes folk, der siger, at de godt vil påtage sig som privat erhvervsvirksomhed at bygge den bro og få deres gevinst ind via broafgifter, har ministeren så tillid til, at det er noget, dansk erhvervsliv kunne magte?

Jeg skal fortælle de folk, der så skråsikkert siger, at der ikke er behov for en bro, hvordan nogle mennesker, der fungerer i erhvervslivet, oplever det i praksis. Hvis man er montør eller sælger for et firma og f.eks. bor i Jylland-Fyn-området og skal over på det sjællandske for at udføre erhvervsaktivitet på en eller anden måde, oplever man ofte, at det er komplet umuligt at finde ud af dagen for, på hvilket tidspunkt man skal reservere færgen til. Man venter ofte tre timer sent om aftenen ved Store Bælt på at komme over. Så folk i erhvervslivet synes, det er brandirriterende, at der ingen bro er. Det kan opstå, uanset om det er folk fra Sjælland, der skal over og foretage nogle erhvervsaktiviteter i det jysk-fynske område, eller det er modsat. Hvordan skal man få disse mennesker til at forstå, at de skal vente i timevis, fordi der ingen bro er, og hvordan skal vi forstå, hvis det virkelig skal være let at være dansker, at man ikke overalt inden for rigets grænser kan køre, hvorhen man vil, uden at der skal reserveres plads til en bestemt del af rejsen flere dage forud? Det kunne jeg godt tænke mig at få at vide, hvordan det skulle lade sig gøre.

Jeg mener, at det er meget elendig service for den danske befolkning, at man skal reservere plads nogle dage forud for at kunne færdes mellem landsdelene. Det er ret fantastisk, og jeg er helt sikker på, at de specielle Nyborg-Korsør-folk, som har nogen mening om det, overhovedet ikke har dækning hos det store brede flertal af lønmodtagere i dette samfund.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil foreslå, at man får fat i nogle sejlplaner.

(Kort bemærkning).

**Askjær Jørgensen (FP):**

Jeg skal hermed bestille nogle sejlplaner hos hr. Tommy Dinesen, der er således indrettet, at man kan få plads, når man er færdig med sit erhvervsjob, uanset om det er salgsmæssigt eller servicemæssigt, for det er man nemlig ikke i henhold til klokkeslæt. De sejlplaner, jeg har set hidindtil, er nogle, der er indrettet efter klokkeslæt, men de findes ikke, når man skal foretage sig noget i praksis.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Der sker nogle misforståelser en gang imellem – det skal jeg da ikke garantere for at der ikke gør – men en af grundene til, at vi diskuterer en videreudvikling af og nogle bedre forhold inden for DSB, er, at vi ganske givet vil kunne afhjælpe det, som hr. Askjær Jørgensen beder om.

(Kort bemærkning).

**Askjær Jørgensen (FP):**

Det vil det ganske givet. Det vil altså sige, at selv om man bor derovre og har udtalt sig så bombastisk skråsikkert om det, tør man ikke engang garantere for det, så må man nøjes med »ganske givet«. Men se, det er vi ikke tilfredse med ude i erhvervslivet. Derfor må jeg slå fast, at den løsningsmodel, hr. Tommy Dinesen står for, duer ikke. Vi kan ikke bruge den.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Det er jo ikke noget nyt, at man har sejlet med færgen, og det gør man altså næsten over hele verden, og erhvervslivet fungerer stadig væk, mig bekendt. Der er jo ingen garanti for, at det bliver bedre med broer. Det har jeg lige været inde på med hensyn til Langeland.

**Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):**

Hr. J. K. Hansen talte om et muligt brovalg i 1985. Det var en ganske spøjst tanke. Jeg tror ikke, det bliver særlig aktuelt med et valg om denne sag, fordi det fingerpeg om,