

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jamen det ligger da helt klart, at når Fremskridtspartiet har stillet ændringsforslag til finansloven, så har vi ikke sat nul på kontoen for penge, der skal bruges dertil. At man så vil bruge alt for mange penge på unødige opgaver, er en helt anden ting. Vi foretager en prioritering, og jeg er helt sikker på, at motorvejen Kolding-Esbjerg vil få en ret høj placering, når vi skal til at foretage den.

Men må jeg så sige til hr. Arne Melchior, at når han siger, at der aldrig har været nogen, som har udtrykt interesse for at finansiere Storebæltsforbindelsen privat, så passer det jo ikke. Første gang Fremskridtspartiet fremsatte forslaget – men det var kun første gang, det vil jeg godt indrømme – da var der ikke mindre end 7 firmaer, der henvendte sig til os og viste meget stor interesse for sagen. Jeg har tidligere nægtet at oplyse, hvilke firmaer det var, for det bad de om, så det kunne jeg ikke. Men jeg vil da godt røbe for hr. Arne Melchior i dag – for nu er der efterhånden gået så lang tid, at det ikke skader vedkommende firma på nogen som helst måde – at et af dem var et hollandsk-dansk firma, som byggede det fremskudte dige ved Tøndermarsken. Det vil jeg godt sige til hr. Arne Melchior.

At de så ikke har henvendt sig i ministeriet, er en helt anden ting, for det er da klart, at når der sidder en minister, som udtaler sig direkte negativt om privat finansiering, så gør man det ikke. Grunden til, at man ikke gør det, er selvfølgelig, at man ikke ønsker at skade egne interesser, for man vil jo også gerne have nogle job fremover, også selv om det ikke skulle gå så dan, at det blev privatfinansieret.

Formanden:

Hr. Arne Melchior for en kort bemærkning, og så er det trafikministeren.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Dohrmann røbede en hemmelighed: det var et dansk-hollandsk firma; det var der ingen der blev klogere af. Der er altså nogle, der ikke ønsker deres navn frem, nogle anonyme mennesker, der har henvendt sig til hr. Dohrmann, og de vil også nu, 7 eller 8 år efter, stadig væk

have lov til at være anonyme. Min oplysning fra før står altså stadig væk ved magt.

Jeg har aldrig hørt, at driftige folk i det private erhvervsliv skulle være så sløve, hvis de havde et godt tilbud at komme med, at de ikke skulle fremsætte det på anden måde end hviske det i øret på hr. Dohrmann i en privat samtale. Derfor er den oplysning, jeg gav før, aldeles uimodsagt, fordi den er uimodsagelig.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Hjertelig tak for en meget positiv modtagelse, jeg kan vel næsten sige enstemmig tilslutning til forslaget. Det lover godt for fremtiden. Forslaget må ses i sammenhæng med Storebæltsaftalen, selv om Esbjerg-Kolding-strækningen ikke direkte er omfattet af aftalen.

Det har som nævnt i bemærkningerne været overvejet, og det har også været omtalt nogle gange, om man som et første trin kunne nøjes med at etablere en bred tosporet motortrafikvej, der forberedes til senere udbygning til motorvej. En sådan motortrafikvej ville kunne have tilstrækkelig kapacitet i åbningsåret og i en række år herefter, og man ville i første omgang kunne spare 185 mio. kr.

Imidlertid svarer de forventede trafiktal på en motorvej til de forventede trafiktal på motorvejen mellem Århus og Ålborg på lange strækninger. Endvidere har der i de senere år været en kraftigere erhvervsudvikling i Vestjylland end i den øvrige del af landet. Hvis denne udvikling fortsætter, vil kapaciteten på motortrafikvejen hurtigt blive utilfredsstillende. Det er på den baggrund og i øvrigt i overensstemmelse med stærke lokale ønsker, at jeg foreslår en motorvej anlagt straks.

Som følge af fordyrelsen af anlægget forudsættes motorvejen, hvilket flere har kritiseret, først færdig i 1998, medens de øvrige store anlæg, som har sammenhæng med Storebæltsaftalen, skal være færdige i 1996.

Nogle af de spørgsmål, som er rejst, vil jeg søge at besvare så godt som muligt. Jeg synes, at hr. Bakholt var hård her sidst i januar, da han sagde, at der ingen planlægning og ingen prioritering var. Det er sådan, at jeg deler det synspunkt, at vi først og fremmest skal anlægge vejene dér, hvor trafikken enten er eller vil komme. Det tror jeg er et holdbart synspunkt, og det har også været lagt til grund. Hr. Bakholt, men også andre, f.eks. hr. Ernst B. Schmidt og hr.