

[Margrete Auken]

land, selv om de har betragtelig flere, end vi har, og så er de heller ikke vant til at klatte med dem selvfølgelig, hvad vi er. De klatter ikke to store anlæg væk til så lidt trafik, som der foreløbig er på jernbanerne, og hvor vi i den sidste debat herinde tydeligt hørte fra hr. Arne Melchior, at der var meget lidt trafik på jernbanerne endnu.

Så vil jeg da gerne også have hr. Arne Melchior til at svare på, hvordan det dér skal lykkes, og ikke alt det her fantasteri.

Ernst B. Schmidt (FP):

Enhver, der interesserer sig for trafik og kommunikation, må jo nok sige til sig selv, at dette ikke er blevet prioriteret særlig sagligt, synes jeg, i hvert tilfælde i dette høje Ting. Det eneste, der er blevet prioriteret højt igennem årene, er faktisk snak og planlægning både i øst og vest, tilsyneladende også efter de forhåndenværende søms princip.

Når man tænker på, at Danmark faktisk skulle være og tidligere har været brobyggernes land! Vi startede jo nok med den berømte Lillebæltsbro her i dette land, og derefter kom planlægningen for, hvordan det hele skulle udvikle sig, med Storstrømsbro osv. Men pludselig er vi gået helt op i limningen her i dette land på grund af vores økonomiske politik. Vi har altid førhen haft råd til at bygge en bro og gjort det uden videre til gavn for dansk eksporterhverv og for hele samfundet.

Fremskridtspartiet har altid ment, at der skulle bygges broer. Efter at landet er kommet i den situation, vi er i rent økonomisk, er vores politik baseret på, at det skal være privat finansieret, og at man ikke må diskriminere imellem de forskellige transportformer. Der skal være fri konkurrence, og skal der bygges bro til det ene, skal der også bygges bro til det andet eller eventuelt tunnel. Det er vores udgangspunkt.

Og nu vil jeg gerne høre lidt mere om, hvad man vil sige fra regeringens side i tilfælde af, at et privat konsortium kom og tilbød en fast forbindelse – selvfølgelig kombineret – over eller under Øresund. Der ligger planer nok derfor. Helt fra 1975 er der masser af tegninger og beregninger. Hvis man kommer fra svensk side eller anden side, er regeringen så positivt indstillet over for det, eller ønsker man at lave et aktieselskab – enten det så skal hedde Øresund eller noget andet – ligesom f.eks. Storebæltsfor-

bindelsen A/S? Jeg mener, der har været blæst nok om, hvordan staten kører et sådant aktieselskab. Vi har jo også noget, der hedder gasselskaber. Nu kan jeg se, den tidligere minister sidder der. Det er jo heller ikke, fordi det er så fremragende resultater, der er kommet ud af det rent økonomisk. Derfor vil jeg gerne vide, hvor man er henne.

Jeg vil gerne referere fra Berlingske Tidende den 10. januar 1990, hvor der står:

»S siger ja til biler og tog over Øresund.«

Jeg citerer amtsborgmester Per Kaalund, Socialdemokratiet, Københavns Amt, der udtaler:

»Det afgørende er, at vi får samlet en privat investorkreds, og det tror jeg kan lade sig gøre. Det er nødvendigt at få bygget den bro. Jo før, jo bedre. Og jeg har ikke spor imod endnu en gang at opfordre mine partifæller i Folketinget til at skynde sig med denne sag.«

Jeg synes, det er klar tale, også hvis man fra socialdemokratisk side siger: Nu skal vi bare have den bro, og vi kan godt se, at det mest fornuftige er at bygge den privat.

Jeg vil gerne spørge hvert af partierne herinde, hvordan man vil stille sig til, at det blev privat finansieret. Fremskridtspartiet ønsker det, og vi er glade ved, at den linje, vi slog ind på, da Danmark kom i den økonomiske situation, vi er i, er ved at vise sig at være den eneste farbare for Danmark. Vi har simpelt hen ikke råd, som vi plejer at have.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg synes ikke, hr. Ernst B. Schmidt skal slippe helt fra sin indledning, hvor han skosede Folketinget for kun at snakke, men ikke handle, medens Fremskridtspartiet gerne vil have broer og faste forbindelser.

Jeg husker vist ikke forkert, når jeg siger, at Fremskridtspartiet inklusive hr. Ernst B. Schmidt stemte imod loven om en fast forbindelse over Storebælt.

Og så fik vi jo forklaringen: Det var, fordi man ville have en anden finansieringsform. Jeg skal derfor for 17. gang sige til hr. Ernst B. Schmidt, at der aldrig op til vedtagelsen af loven i 1987 forelå en henvendelse, endsige noget tilbud, fra nogen privat side om at finansiere Storebæltsforbindelsen.