

[Svend Åge Petersen]

debærer, at tusindvis af fagfolk skal samarbejde for at opnå et ønsket resultat, må naturligvis medføre, at der opnås viden og erfaring, som ikke forinden var til stede, og som det kan være fornuftigt at udnytte på andre lignende meget store projekter.

Fremsynede danskere har for længst indset, at en fast forbindelse over Øresund vil være af stor betydning for den voksende trafik mellem landene i Norden og vil være en positiv løsning på et større strukturelt problem, der i længden kunne gå hen og bremse udviklingen såvel i Sydsverige som i Københavnsområdet.

Ligeledes vil en fast forbindelse over Østersøen sikre den fortsatte udvikling af vore erhvervsrelationer til Centraleuropa via det forøgede Tyskland.

Derfor har vi nu her et forslag fra trafikministeren om, at vi skal udnytte den på Storebæltsprojektet opnåede viden og erfaring til på en forretningsmæssig basis at yde erhvervmæssig rådgivning og konsulentvirksomhed ved omhandlede kommende meget store projekter.

Jeg vil godt her lægge vægt på, at det i lovforslagets bemærkninger er fastlagt, at det skal ske på et forretningsmæssigt grundlag, og at udgifterne, som A/S Storebæltsforbindelsen får ved, som det står i bemærkningerne, at lade egne medarbejdere udføre rådgivnings- og konsulentvirksomhed, fuldt ud skal dækkes af datterselskabernes indtægter ved rådgivningsvirksomheden.

Dette har jeg forstået på den måde, at der ved udskrivelse af regninger skal medtages alle de udgifter, som et tilsvarende privat rådgivende firma er nødt til at opkræve som dækningsbidrag for at få dækket firmaernes reelle udgifter. I modsat fald ville der kunne blive tale om en unfair konkurrence over for de private firmaer, der har rådgivningsekspertise inden for disse områder, og det mener vi ikke må ske.

Det vil være ønskeligt, om der holdes et vågent øje med, at der ikke her sker en statsstøttet rådgivning til skade for det private erhvervsliv. Afgrænsninger af, hvad disse datterselskaber skal kunne påtage sig, bør vi derfor have fastlagt i det kommende udvalgsarbejde.

Med disse bemærkninger kan vi i Det Konservative Folkeparti give vort tilsagn til det fremsatte lovforslag.

Tommy Dinesen (SF):

Nu er erfaring jo mange ting, og man kan også lære af de dårlige erfaringer, man har gjort – ingen tvivl derom – og der kan også spares penge på dem.

Jeg er enig med hr. Søgaard i, at tidspunktet ikke er det mest velvalgte. Jeg synes nok – det kan man se i dagspressen – der bliver skrevet adskillige ting om det, der foregår på Storebælt. Der bliver stadig væk indkaldt samråd, og der er ret mange i dette land, der undrer sig.

SF's holdning i sin tid til Storebæltsforbindelsen har været, at vi ikke mente, der skulle være en fast forbindelse. Men hvis der skulle bygges en, syntes vi selvfølgelig, hvis vi kunne få nogle arbejdspladser på den måde, og hvis vi kunne sælge noget knowhow, at det var i orden. Det ville vi støtte. Jeg må nok sige igen om de arbejdspladser, man har sagt Storebælt giver, at det tror jeg nu ikke rigtig på det gør, for det viser sig, at de, der arbejder dernede, skal arbejde 10-12 timer. Det passer nok ikke, at det giver alle de arbejdspladser, man har talt om.

Jeg vil godt gøre nogle ophævelser over det, der står i bemærkningerne. Der står bl.a., at man skal til at tilrettelægge projektering af fast forbindelse over Østersøen og Øresund. Øresund har vi jo diskuteret adskillige gange her i folketingssalen. Vi går ind for en boret tog-tunnel, det er ingen hemmelighed, men jeg synes, man er meget tidligt ude, når man begynder at tale om Østersøen. Jeg opfatter det lidt, som om lobbyisterne har fået regeringspartierne med. Når jeg taler om lobbyister, mener jeg folkene bag ScanLink. Det kan ikke være meningen, at man begynder at projektere noget på Østersøen, uden at vi har haft en diskussion her i folketingssalen, uden at de politiske partier har haft nogen som helst mulighed for at sætte sig ind i, hvad det betyder, at man får en fast forbindelse over Øresund og over Østersøen, og hvad en fast forbindelse over Østersøen betyder for Storebælt osv. Der er mange spørgsmål i det.

Men selvfølgelig kan man da få nogle, som jeg startede med at sige, også dyrekøbte erfaringer, som man kan sælge til andre. Vi har en del spørgsmål, som vi vil have besvaret, det har jeg været lidt inde på. Jeg vil sige, at vi ikke er totalt afvisende over for forslaget, men vi er noget skeptiske, netop fordi vi står dér i byggeriet, hvor vi står nu.