

Bemærkninger til lovforslaget

Der vil afgjort være en stor samfundsøkonomisk gevinst den dag, der er en fast forbindelse over eller under Store Bælt.

Men med de perspektiver, der tegner sig fremover med enormt statsunderskud og enorme låneoptagelser i udlandet, er det helt klart, at staten ikke den første menneskealder får mulighed for at finansiere en fast Storebæltsforbindelse. Investeringen er jo ubrugelig, indtil bygningsværket er helt færdigt.

Allerede af den grund må folketingsrådet gøre en indsats for, at vi kan få en privatfinansieret Storebæltsbro eller -tunnel.

Procedurefremgangsmåden for at nå dette resultat afstikkes i nærværende lovforslag, som giver folketingsrådet partier mulighed for i foråret 1984 at fremsætte konkret funderede forslag til lov om en privatbygget Storebæltsbro.

Lovforslaget indeholder mindstekravene til, hvad ministeren for offentlige arbejder skal foretage sig.

Det vil selvfølgelig være i lovforslagets ånd, hvis han – uden udgift for statskassen – bistår konsortier m.fl. i endnu videre omfang og også hastebehandler forslag, der måtte indkomme efter 1. januar 1984, sådan at disse forslag kan komme med i overvejelserne.

Som bilag til nærværende lovforslag optrykkes svar af 11. marts 1982 fra ministeren for offentlige arbejder på spørgsmål nr. 365 fra folketingsmedlem Askjær Jørgensen og svar af 9. november 1978 på spørgsmål nr. 155 fra folketingsmedlem Mogens Glistrup.

Morgen-Posten for den 14. marts 1982 oplyser:

»Dansk Projektfinansiering, som udgøres af Provinsbanken, Andelsbanken, Sparekassen SDS og Fællesbanken for Danmarks Sparekasser, har tilbudt at finansiere byggeriet. Et lignende tilbud er fremsat af direktør Poul Haustrup, Odense, der

tegnede Aktieselskabet af 1966 til fremme af Bro- og Tunnelbygning.«

Til samme avis udtaler formanden for Odense Erhvervsråd, Niels Ibsen, »at med en broafgift svarende til det halve af de nuværende færgetakster vil lånekapitalen i hvert fald være afdraget over en 20-årig periode, men jeg vil mere optimistisk tro, at broen kan overdrages kvit og frit til staten efter bare 10–12 år.«

Tilsvarende omtale af projektet fandtes i B.T. for 4. marts 1982, der oplyser, at dagens pris bliver ca. 8 mia kr., og at den daværende formand for folketingsrådet, Norman Andersen, har kommenteret forslaget med: »Riget fattes penge, og så er det værd at overveje, om vi ikke burde lade private finansiere forbindelsen, så længe vi bare kan overtage den efter en årrække.«

Lignende udtalelser er kommet fra andre socialdemokrater, såsom folketingsmedlem Ivar Nørgaard i Jyllands-Posten den 25. juli 1982 og folketingsmedlem Karl Nielsen i dagbladet Vestkysten.

Endvidere kan det anbefales at læse debatoplægget af 27. oktober 1982 om en fast forbindelse fra Institut for Grænseregionsforskning i Åbenrå. Selv om dette oplæg måske vil forkomme lidt regionspræget, indeholder det også udførlige beskrivelser af konsekvensen på landsplan og er absolut læseværdig.

Nærværende lovforslag er med enkelte ændringer en genfremsættelse af et i folketingsåret 1981–82 (2. samling) fremsat forslag, se Folketingstidende 1981–82 (2. samling), forhandlingerne sp. 6593 og 8002 og tillæg A sp. 4867.

Det er fuldt bevidst, at forslaget heller ikke denne gang går ind på tekniske enkeltheder, trafikprognoser eller økonomiske værdioverslag. Meningen er jo netop, at disse forhold skal vurderes af de privatkonsortier, som er rede til at satse sine egne penge på foretaget.