

Bemærkninger til lovforslaget

Det vil afgjort være en stor samfundsøkonomisk gevinst, den dag da der er en fast forbindelse over eller under Storebælt.

Men med de perspektiver, der tegner sig fremover med underskud og enorme låneoptagelser i udlandet, er det helt klart, at staten ikke i 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 Folketinget gøre en indsats, for at vi kan få en privatfinansieret Storebæltsbro eller -tunnel.

Lovforslaget skal også betragtes som et alternativ til den skriftlige aftale om Storebælt, som regeringspartierne og Socialdemokratiet har indgået. Etapeløsningen, som det så flot kaldes, vil angiveligt medføre, at der bliver opført en fast forbindelse, der udelukkende kan benyttes af togene. Færgerne skal fortsætte med at sejle bilerne over, og allerede dermed er forudsætningen for et økonomisk sundt projekt totalt spoleret. De pæne hensigtserklæringer om, at der på et senere tidspunkt skal etableres en forbindelse, som også bilisterne kan benytte, er ikke det papir værd, aftalen er nedfældet på. Der er kort og godt tale om et stort politisk blufnummer, idet Socialdemokratiet i årevis har kæmpet for at favorisere – ja, monopolisere DSB, og samtidig hermed kvæle alt, hvad der hedder private vognmænd. Milliarder af kroner vil i givet fald blive anvendt til en jernbanetunnel. Om nogle år, når anden etape skal sættes i gang, vil Socialdemokratiet som de første konstatere, at det er der ikke råd til. Resultatet bliver udsættelse på udsættelse. Folketingsvalg vil blive afholdt og nye medlemmer indvalgt. Dermed er aftalen totalt værdiløs. Ingen bilist vil de næste 50 år se skyggen af en forbindelse, de kan benytte. Til gengæld bliver de gennem skatter, benzin- og vægtafgifter tvunget til at betale DSBs underskud.

Fremskridtspartiet vil, såvel i som uden for Fol-

ketinget, gøre alt for at stoppe dette prestigeprojekt. Desværre ved vi kun alt for godt, at aftalen vil blive forsøgt majoriseret igennem uanset saglige indvendinger. Da næste folketingsvalg imidlertid nærmer sig og det kan forventes, at vælgernes dom bliver hård over de folketingsmedlemmer og partier, der eventuelt vil smide milliarder af kroner ud til noget så ugennemtænkt, sætter Fremskridtspartiet alligevel sin lid til, at fornuften får lov til at råde, således at aftalen mellem regeringspartierne og Socialdemokratiet bliver arkiveret uden at være vedtaget i folketingssalen.

Fremskridtspartiet anser det for meget vigtigt, at landsdelene bindes sammen. Derfor burde en fast forbindelse over Storebælt have været etableret for mange år siden.

Den proceduremæssige fremgangsmåde for at nå dette resultat afstikkes i nærværende lovforslag, som giver Folketingets partier mulighed for i de nærmeste måneder at fremsætte konkret funderede forslag til lov om en privat bygget Storebæltsbro.

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

Det vil selvfølgelig være i lovforslagets ånd, hvis ministeren – uden udgift for statskassen – bistår konsortiet m.fl. i endnu videre omfang og også hastebehandler forslag, der måtte indkomme efter 1. maj 1987, sådan at disse forslag kan komme med i overvejelserne.

Fremskridtspartiet har konstateret, at interessen fra privat side for at finansiere og opføre en fast Storebæltsforbindelse er til stede. Derfor bør Folketinget fjerne enhver tvivl, således at der endelig kommer gang i beslutningsprocessen om opførelse af en fast forbindelse over eller under Storebælt.

Nærværende lovforslag er med enkelte ændringer en genfremsættelse af et senest i folketingsåret 1984–85 fremsat forslag, se Folketingstidende 1984–85, forhandlingerne sp. 7127 og 9389 samt tillæg A sp. 3959.