

### Bemærkninger til lovforslaget

Fremskridtspartiet har med stigende bekymring fulgt den historisk korte debat om Øresundsforbindelsen og finder, at det er aldeles uholdbart, at et flertal i Folketinget vil påføre den danske befolkning nok et statsligt prestigeprojekt, som vi hverken har råd til eller befolkningens opbakning til.

Fremskridtspartiet finder det derfor helt naturligt, at spørgsmålet om en igangættelse af statens engagement i Øresundsforbindelsen bliver søgt afklaret gennem en folkeafstemning. Det er også partiets holdning, at Storebæltsforbindelsens skæbne burde have været efterprøvet gennem en afstemning i befolkningen.

Fremskridtspartiet fremsatte derfor bl.a. forslag til lov om privatfinansieret fast Storebæltsforbindelse (L 78, jf. Folketingstidende 1986-87 (1. samling), forhandlingerne sp. 3269, 12385 og 12531, tillæg A sp. 1505 og tillæg B sp. 2139) og forslag til lov om folkeafstemning om fast forbindelse over Storebælt (L 250, jf. Folketingstidende 1987-88 (1. samling), forhandlingerne sp. 9023, og tillæg A sp. 4939). Forslaget fra 1986 blev afvist af samtlige partier. Forslaget fra 1988 nåede aldrig frem til behandling som følge af udskrivelse af folketingsvalget den 10. maj 1988.

Fremskridtspartiet har ikke noget imod, at der bygges broer og tunneler, når det sker for private midler.

Fremskridtspartiet har imidlertid følgende bemærkninger ved at der bliver bygget en statsfinansieret Øresundsforbindelse:

1) Den samlede anlægspris er i øjeblikket anslået til at være mellem 22 og 24 mia. kr., når der medtages omkostningerne ved vejarbejder på land. Prisen skal i givet fald deles ligeligt mellem Danmark og Sverige. Der er efter Fremskridtspartiets opfattelse ikke råd til, at staten kaster sig ud i et projekt til 11-12 mia. kr. Dertil skal lægges, at erfaringerne fra Storebæltsforbindelsen godtgør, at projektet meget let kan komme til at koste både 30 og 40 mia. kr., inden det er færdigt.

2) Regeringen har lagt sig fast på, at man vil benytte den samme tåbelige model som ved Storebæltsprojektet, altså at staten laver et aktieselskab, der uden om Folketingets bevillingsmæssige kontrol kan optage gigantlån med staten som kautionist. A/S Store-

bæltsforbindelsen har vist, at det er en meget uhen-sigtmæssig konstruktion.

3) Mindst ét privat konsortium med Deutsche Bank som initiativtager har tilbudt at bygge bl.a. Øresundsforbindelsen, uden at staten (skatteyderne) skal blandes ind i projektet økonomisk.

4) Det virker meget lidt tillidvækkende, at forligspartierne Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre og CD absolut vil haste en aftale igennem inden april 1991. Hvorfor må vi ikke få tid til en folkelig debat om projektet? Folketingsmedlem Lone Dybkjær (RV) har ganske ret, når hun udtaler: »Det er helt uanstændigt. Man tilsidesætter fuldstændig, hvad der er meningen med folkestyret: nemlig offentlig debat«.

5) SF og Det Radikale Venstre har påpeget, at der er uløste miljøproblemer i forbindelse med etableringen af en Øresundsforbindelse. Uanset om disse partier har ret eller ej, bør der ske en seriøs undersøgelse, før milliardprojektet søsættes.

6) Såfremt Øresundsprojektet gennemføres, har Det Radikale Venstre meddelt, at det vil støtte et alternativt flertal som med folketingsmedlem Jens Bilgrav-Nielsens ord vil »pumpe penge i den kollektive trafik som kompensation for broen«. Folketinget skal ikke arbejde under trusler, men regeringen må sikre, at forligspartneren Socialdemokratiet ikke både støtter Øresundsforbindelsen og »pumper penge i den kollektive trafik«.

7) Socialdemokratiets gruppe er delt på Øresunds-spørgsmålet. Modstanderne med folketingsmedlem Birte Weiss (S) i spidsen forlanger, at der som »betaling« for at stemme for Øresundsforbindelsen etableres en tunnelbane til Amager. At sådanne lokale krav bliver honoreret, er der fortillfælde for, idet nordjyd-ske socialdemokrater forlangte hele to motorveje til Vendsyssel mod til gengæld at stemme for Storebæltsforbindelsen.