

## Bemærkninger til forslaget

### Almindelige bemærkninger

Det tog 132 år (fra 1855 til 1987), før Folketinget besluttede at bygge en forbindelse mellem Fyn og Sjælland over Storebælt. Selve beslutningen om at lave forbindelse var god nok og burde have været gennemført langt tidligere. Derimod var det en afgørende fejl, at Folketinget også stiftede et statsligt selskab, A/S Storebæltsforbindelsen, til gennemførelse af projektet. Og det var utilgiveligt, at flertalspartierne igangsatte Storebæltsprojektet i statens regi uden at spørge befolkningen først.

Siden vedtagelsen af loven den 26. maj 1987, hvor Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre, CD og KRF stemte for, og stiftelsen af A/S Storebæltsforbindelsen den 23. januar 1987 har projektet været ramt af den ene skandale efter den anden. Hovedparten af skandalerne kan føres tilbage til statens deltagelse i projektet. Statens deltagelse foregår ved, at 5 partier skulle, og fortsat skal, være enige om alt. Det giver en meget uhensigtsmæssig beslutnings- og ledelsesstruktur.

Nu er Folketinget ved at begå den samme brøler en gang til. Der er truffet principaftale mellem regeringen og Socialdemokratiet om bygning af en Øresundsforbindelse. Igen er det meningen, at staten skal være bygherre – noget, som staten aldrig har formået at forvalte. Der er derfor ingen udsigt til, at Øresundsforbindelsen kommer til at adskille sig væsentligt fra alle de andre skandaleprojekter, som historien kan fremvise.

Fremskridtspartiets hovedformål med dette forslag er ikke at forhindre en Øresundsforbindelse, men alene at sikre, at det bliver andre end danske offentlige myndigheder, der kommer til at forestå og betale entreprisen.

For Storebæltsforbindelsen har bl.a. følgende skandaler foreløbigt ramt projektet:

A) Gennemsejlingshøjden er for lav. Såvel den finske regering som Mærsk McKinney-Møller (jf. Jyllands-Posten den 19. februar 1989) har klaget over, at

den valgte brohøjde forhindrer gennemsejling af visse fartøjer.

Storebælt er et internationalt farvand, og selv om Udenrigsministeriets jurister måske har ret, når de argumenterer for, at f.eks. finske boreplatforme ikke er skibe og derfor ikke har juridisk krav på gennemsejling, så er det absolut kritisabelt, at man vælger et projekt, der giver andre lande problemer med fri sejlads. Finnerne har så sent som i november 1990 gendtaget en anmodning om at få en forhandling om brohøjden. Hvis regeringen fortsat er afvisende, vil finnerne gå til Den Internationale Domstol i Haag for at få spørgsmålet prøvet dér.

Dertil kommer, at Mærsk McKinney-Møllers indvendinger blot er blevet fejlet af banen som værende irrelevante (jf. trafikministerens svar på spørgsmål S 652 (Behnke), se Folketingstidende 1988–89, forhandlingerne sp. 8063.

B) Prisen på forbindelsen er blevet revideret adskillige gange. I 1987, ved vedtagelsen, var budgettet på 12,9 mia. kr. Allerede i 1988 måtte daværende direktør for A/S Storebæltsforbindelsen Niels E. Busch i Jyllands-Posten den 27. maj erkende, at prisen nok nærmere blev 17,5 mia. kr. Den 4. november 1988 tiltrådte trafikministeren et projekt, som nu var budgetteret til 17,85 mia. kr. I januar 1991 kunne Jyllands-Posten oplyse, at forsinkelserne på broen alene vil koste DSB 250 mio. kr. ekstra. B.T. oplyste den 20. februar 1991, at de samlede forsinkelser allerede nu efterlader en milliardregning til skatteyderne.

Uanset hvor positive og optimistiske briller man tager på, så kan vi allerede nu (mindre end 4 år efter vedtagelsen af loven) lægge sammen og konstatere, at broen kommer til at koste mindst 6–7 mia. kr. mere end budgetteret ved lovvedtagelsen. Oven i den egentlige pris for selve Storebæltsforbindelsen skal lægges motorvejsbyggerier, ekstra DSB-udgifter m.v. Den samlede pris for Storebæltseventyret kan derfor let løbe op i 40–45 mia. kr., inden projektet er helt færdigt.

Økonomien i Storebæltsforbindelsen er skruet således sammen, at det nok er et aktieselskab, A/S Sto-