

rebæltsforbindelsen, der officielt står for projektet. Men aktierne er 100 pct. ejet af staten i form af en indskudt aktiekapital på 355 mio. kr. Dertil kommer, at staten har kautioneret for samtlige lån, der er optaget til projektfinsieringen. Konsekvensen af konstruktionen med det statslige aktieselskab er, at Folketinget fuldstændig mister kontrollen med og indsigten i, hvad der foregår i selskabet. Konsekvensen er også, at skatteejerne hæfter for hele projektet.

Skatteejerne hæfter også for halvdelen af driftsøkonomien i broen i form af DSB's løbende milliardunderskud og engagement i projektet. Så selv om det »bare« er et aktieselskab, som får mere og mere gæld, så betyder frådseriet og den manglende projektstyring, at skatteejerne kommer til at betale en gigantisk regning i form af renter og renters rente – penge, som skal hentes hjem i form af højere bropenge. DSB står for ca. halvdelen af de budgetterede bropenge, og DSB henter sine penge hos skatteejerne. Ringen er dermed sluttet og sorteper placeret i lommen på skatteejerne.

C) A/S Storebæltsforbindelsen har valgt en leverandør og boreudstyr, som indtil nu alene har givet stof til karikaturtegnerne. I måneder har de fire 125 millioner-kroners boremaskiner ikke boret. Når der så endelig arbejdes, stopper Arbejdstilsynet og strejker konstant projektet. Der er tale om en faglig ledelsesmæssig skandale langt ud over, hvad der ville blive accepteret i den private sektor.

D) Miljøproblemerne gøres periodevis til emne for diskussion af en standsnings af hele projektet, og periodevis fejles de ind under gulvtæppet. Problemet er, at det er staten (regeringen) som både skal formulere miljøkravene og skal være bygherre! Ville man nogen sinde tillade det for et privat firma? – Næppe, og derfor ville det have været langt at foretrække, om Folketinget formulerede relevante miljøkrav til projektet og det derefter var op til en privat bygherre at leve op til dem.

E) En gennemgang af de fem væsentligste kritikpunkter ved Storebæltsforbindelsen må nødvendigvis også indeholde licitationsfadæsen med »Køb dansk-klausulen«. Undersøgelsen af dette forhold er endnu ikke afsluttet. I denne forbindelse skal forslagsstillerne derfor begrænse sig til at påpege, at såfremt man havde anvendt en fremgangsmåde som skitseret i dette forslags 8 punkter, så var der aldrig opstået en licitations-skandale som den, vi indtil videre har oplevet.

Ovenstående 5 punkter vedrørende Storebæltsforbindelsen er langt fra dækkende i forhold til, hvad det er muligt at nævne af forhold, der taler for privat finansiering og imod offentlig engagement.

Der er desværre grund til at tro, at en række af problemerne ved Storebæltsforbindelsen ikke har betydning, at man er blevet klogere i Trafikministeriet.

Den 22. december 1990 kunne man læse i Jyllands-Posten, at de finske indsigelser mod brohøjden over Storebælt også negligeres i forbindelse med Øresundsprojektet. Man er tilsyneladende på vej til med to broer at lukke hele Østersøområdet for trafik med høje fartøjer.

Det politiske flertal, der skal bære en Øresundsforbindelse gennem Folketinget, er angiveligt næsten det samme som Storebæltsflertallet. Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre og CD har tilkendegivet, at de mener, at det er en statsopgave at bygge en forbindelse over Øresund til Sverige. Det er desværre blevet tilkendegivet af trafikminister Icast (KF), at man vil benytte samme selskabskonstruktion ved Øresundsprojektet som ved Storebælt. Det skal med andre ord igen være et statsligt aktieselskab med 100 pct. statsligt ejerskab og med statsgaranti for alle lånene.

Øresundsforbindelsen er foreløbig anslået at ville koste 16–17 mia. kr. Det kan dog allerede nu med udgangspunkt i erfaringerne fra Storebælt og andre statslige anlægsprojekter godtgøres, at den endelige pris nærmere bliver det dobbelte. Blandt andet vil vejbyggeri m.v. på den danske side koste 5 mia. kr.

Fremskridtspartiet mener, at det er aldeles uansvarligt, at en insolvent stat som den danske begiver sig ud i yderligere et tocifret milliard-projekt. Statens samlede gæld runder i dette år 510 mia. kr. Det giver en årlig rentebyrde på næsten 60 mia. kr. Øresundsforbindelsen vil, som statsprojekt, ende i form af en kæmperegning på skatteejernes bord.

Det er muligt at finde private firmaer, som vil betale for bygningen af såvel Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen som Femernforbindelsen. I januar 1990 fik den danske stat repræsenteret ved statsminister Poul Schlüter et tilbud fra et tysk konsortium med Deutsche Bank i spidsen: »Landforbindelsen mellem Den Tyske Forbundsrepublik og Danmark gennem bygningen af en tunnel under Femern Bælt – et erhvervsøkonomisk projekt med særlig politisk betydning for Europa«. Dette var titlen på et notat, som Deutsche Bank havde udarbejdet med henblik på at opnå en aftale med statsminister Poul Schlüter om opførelsen og finansieringen af forskellige faste forbindelser mellem Tyskland, Danmark og Sverige. I midten af januar 1990 talte Poul Schlüter på Kiels Industri- og Handelskammers årsmøde.

På dette møde deltog direktør Eckart Van Hooven fra Deutsche Bank. Han havde medbragt en plan om at få opført Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbin-