

[Den fg. formand]

Af Kim Behnke (FP) m.fl.
(Fremsat 21/3 91).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Ikast):

Efter forslaget pålægges regeringen at udbyde Øresundsforbindelsen i privat totalentreprise med fuldstændig privat finansiering. Forslagsstillerne er således ikke imod den faste forbindelse, men ønsker at sikre, at det bliver andre end danske offentlige myndigheder, der kommer til at forestå og betale forbindelsen.

Fremskridtspartiet har i flere omgange fremsat et tilsvarende forslag vedrørende Storebæltsforbindelsen, som hver gang er blevet afvist af et bredt flertal. Organisationsformen for Øresundsforbindelsen har været genstand for indgående overvejelser og drøftelser i de dansk-svenske forhandlinger om regeringsaftalen om den faste forbindelse over Øresund.

Resultatet heraf er blevet, at regeringerne er enige om, at organisationsformen, der i princippet svarer til den ordning, der gælder for Storebæltsforbindelsen, er den bedste løsning, idet den sikrer, at de to stater får fuld indsigt i det meget betydelige anlægsarbejde, hvilket tillægges afgørende vægt ikke mindst i relation til miljøspørgsmålene.

Organisationsformen er nærmere reguleret i den aftale, de to regeringer har indgået den 23. marts 1991, efter at der i forbindelse med forespørgselsdebatten den 19. marts 1991 var konstateret et meget stort flertal for Øresundsforbindelsen. Under forespørgselsdebatten blev der vedtaget en dagsorden, der bl.a. indebærer, at anlægget skal ejes og styres af de to stater.

Regeringen vil snart fremsætte forslag, der tager sigte på at gennemføre denne regeringsaftale.

Aftalen indebærer, at der skal dannes et konsortium af to helt statsligt ejede aktieselskaber, der skal være bygherre for forbindelsen.

Staten garanterer for konsortiets lån, der optages til finansiering af forbindelsen. Dette indebærer, at konsortiet kan låne på samme vilkår som de to stater og dermed billigere end en privat låntager.

Konsortiet skal være bygherre for Øresundsforbindelsen, dvs. anlægget mellem de to ky-

ster, hvor arbejdet skal udbydes i international licitation, idet der alene herved sikres den fornødne konkurrence.

Indholdet af den indgåede regeringsaftale afviger således fra det, der er indeholdt i beslutningsforslaget.

Jeg må derfor afvise forslaget. Jeg skal herefter ikke gå i detaljer med forslaget eller med bemærkningerne hertil.

J. K. Hansen (S):

Jeg skal gøre det samme, som jeg gjorde under førstebehandlingen af et lignende forslag, Fremskridtspartiet kom med i folketingsåret 1986-87, det var lovforslag nr. L 78 om en privat finansieret fast forbindelse over Storebælt. Jeg tror nok, det dengang var et forslag, hvor man havde 7 smedemestre i baghånden, som ville bygge denne faste forbindelse. Ikke fordi jeg skal kritisere smedemestre, men vi nåede aldrig at få navnene på dem, man ville have til at bygge denne forbindelse, før forslaget var blevet forkastet.

Det foreliggende forslag er nok noget lignende, så jeg skal også afvise dette forslag fra Fremskridtspartiet om en privat finansieret fast forbindelse over Øresund.

Det gør jeg naturligvis for det første, fordi Socialdemokratiet er engageret i det aftalte projekt om en brugerbetalt, lånefinansieret fast forbindelse over Øresund.

For det andet fordi jeg ikke tror, at noget land ville overlade et så stort projekt til privat forgodtbefindende. Det vil være nødvendigt, at det offentlige har styringsmæssig indsigt i et sådant samlet projekts udformning såvel i byggefasen som i driften af anlægget fremover.

Jeg har bidt mærke i, at Fremskridtspartiet f.eks. i bemærkningerne til punkt 4 skriver, at staten ikke skal ofre ressourcer på at lave miljøforundersøgelser, altså det er helt overladt til private. Det er jo næsten som at sætte ræven til at vogte gæs, og det vil vi bestemt ikke være med til.

Så er der nogle bemærkninger om et skandaleramt Storebæltsprojekt. Jeg ved ikke, hvad man egentlig mener med, at vi har et skandaleramt Storebæltsprojekt. Netop fordi vi har politisk mulighed for gennem den politiske følgegruppe at følge projektet under hele byggefasen – og det har vi haft lige fra starten – er vi også med til at løse de problemer, som er opstå-