

### Bemærkninger til lovforslaget

Folketinget vedtog den 6. juni 1973 at bygge en bro over Store Bælt. 117 stemte for, 28 imod, 16 undlod at stemme, og 18 var fraværende.

Dengang havde staten et årsoverskud på 3.750 millioner kroner. Uduelig finansstyring har nu forvandlet dette til et forventet 1979-underskud på over 39.000 millioner kroner. Dengang havde vi et årligt betalingsbalanceunderskud på et par milliarder. I 1979 forventes 2-3 gange så meget. Nettogælden til udlandet var i juni 1973 omkring en trediedel af, hvad den er nu.

Disse helt ændrede baggrundsforudsætninger har ført mange til den konklusion, at før staten får bedre orden i sin økonomi, har den fornuftigvis ikke råd til at kaste sig ud i brobyggeriet. Det har jo den døds sikre virkning, at investeringen ikke kan udnyttes, før den er 100 pct. færdig. Sålænge der blot mangler et enkelt brofrag, er bygningsværket aldeles ubrugeligt.

Her lå spidsargumentationen, da fremskridtspartiet i 1975-76 drog i ledning mod Storebæltsloven. Desværre var flertallet ikke dengang så forudseende som vi. Derfor stemte alle ikke-fremskridtsfolk den 26. maj 1976 imod vort forslag om, »at den faste forbindelse over Store Bælt i den nuværende statsunderskudssituation ikke må betales af statsmidler, men gerne af private uden belastning af offentlige kasser«.

Fremskridtsinitiativet blev fulgt op ved lovforslag nr. L 34 af 13. oktober 1977, men heller ikke det gav respons. Der var blot en førstebehandling den 28. oktober 1977, Folketingstidende 1977-78, forhandlingerne sp. 442 og 1109 og tillæg A. sp. 593.

Kort efter udsendte budgetdepartementet – pr. 21. december 1977 – bogen »De offentlige investeringer 1978-90«, hvor Storebæltsproblemerne navnlig behandles p. 44-52 og i Ressortbudget over trafikinvesteringer p. 55-85.

Med et par års forsinkelse er nu bl. a. venstrevikerne vågnet op. Vi fryder os, når vi hører Ellemann-Jensen, Thorkil Kristensen og andre af de sidste dages hellige gentage de synspunkter, vi fremførte i 1975 og 1976. De viser dog ikke den

taknemmelighed overfor deres ophav, at de fortæller, hvorfra de har hentet deres tankegods.

Men udsigt skulle der altså være til, at fornuften nu omsider kan få flertal på dette punkt. Derfor iler fremskridtspartiet med nærværende genfremsættelse. Når den danske stat i mange år fremover ikke har råd til at gennemføre den i 1973 vedtagne løsning, må det være rigtigst at ophæve loven. Der er nemlig ingen formodning for, at det, der bliver ønskeligt efter forholdene til sin tid, når staten måtte få råd til opgaven, er det samme, som man vedtog i 1973. Tunnelteknikkens udvikling og mange andre forhold tilsiger, at man til den tid ikke er låst fast i sit udgangspunkt ved, at 1973-vedtagelsen bevarer sin lovgyldighed.

Fremskridtspartiet mener uændret følgende:

Den faste forbindelse over Store Bælt skal bygges så hurtigt, det er økonomisk muligt.

Med en udlandsgæld, der i løbet af 1979 overstiger 60 milliarder kroner, og et statsunderskud, der er på vej op over 40 milliarder kroner, vil en fastholden af beslutningen om at bygge en bro over Store Bælt være en fatal økonomisk fadæse.

Der skal ikke herske tvivl om, at fremskridtspartiet gerne så broen bygget, men den økonomiske politik, der er ført af flertallet gennem de sidste 3 år, har imidlertid bevirket, at beslutningen om at bygge en fast forbindelse må opgives på nuværende tidspunkt.

Forslagsstillerne er meget opmærksom på de uheldige forhold, der fortsat vil eksistere omkring hele fragtproblematikken mellem landsdelene. Den udvikling, folketinget – med beslutningerne i finansudvalget – har fastholdt omkring driften af og taksterne på DSB-overfarten over Store Bælt, har været meget ensidig og til skade for dansk erhvervsliv. En udskydelse af etableringen af en fast forbindelse over Store Bælt bør derfor ledsages af en holdningsændring til Storebæltstrafikken.

Forslagsstillerne vil på denne baggrund under udvalgsarbejdet lægge stor vægt på at få takstforholdene og den øvrige i denne forbindelse gældende trafikpolitik ændret, således at det danske er-