

[Ministeren for offentlige arbejder]

forslaget her er udtryk for et kompromis – jeg havde nær sagt endda i høj grad et kompromis.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 78:

Forslag til lov om privatfinansieret fast Storebæltsforbindelse.

Af Dohrmann (FP) m.fl.
(Fremsat 11/11 86).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Det er et gammelt forslag, vi her bliver præsenteret for, men det er vel nok sidste gang, vi når at se et forslag som dette.

Fremskridtspartiet har gentagne gange foreslået, at en fast forbindelse skal opføres af private, og af forslagens bemærkninger fremgår det, at der denne gang er 2 begrundelser for det.

For det første mener forslagsstillerne ikke, at staten vil få råd til at finansiere forbindelsen, og for det andet mener forslagsstillerne ikke, at den politiske aftale af 12. juni i år, der blev indgået mellem regeringen og Socialdemokratiet, er det papir værd, som den er skrevet på. Jeg er bestemt ikke enig i denne betragtning. Jeg må sige, at jeg mener, det oven i købet er guldrandet papir.

Regeringen vil efter Fremskridtspartiets opfattelse også blive snydt, idet bilerne fortsat vil skulle færges over de næste 50 år.

Om forslagsstillerens første begrundelse er at sige, at det klart af den politiske aftale fremgår, at Storebæltsforbindelsen netop ikke skal finansieres over færdselsloven. Partierne bag Storebæltsforliget har valgt at organisere projektet som en kombination af statslig og privat indsats, altså et statsligt ejerskab med en bygherreorganisation i privatretlig regi.

Storebæltsforbindelsen skal efter regeringens og Socialdemokratiets opfattelse etableres som et aktieselskab, altså en privatretlig konstruktion. Staten indskyder aktiekapitalen, men derudover bliver statskassen ikke belastet af projektet. Selskabet skal låne penge på det almindelige kapitalmarked herhjemme og i udlandet på de bedst mulige vilkår og med en statslig garanti i ryggen. Der er ikke noget, som tyder på, at et privat konsortium ville kunne låne på bedre vilkår, end det statsejede aktieselskab kan, måske snarere tværtimod.

Om den anden begrundelse for lovforslaget er der at sige, at regeringen betragter bestemt Socialdemokratiet som en troværdig aftalepartner, og det fremgår af den indgåede aftale, at vejforbindelsen skal påbegyndes senest 1 år før ibrugtagning af jernbaneforbindelsen. Hvis det viser sig hensigtsmæssigt, kan den påbegyndes endnu tidligere. Endvidere skal forbindelsen over Storebælts vestre rende helt fra start forberedes til også at overføre motorvejsforbindelse, så selv om forslagsstillerne givet betragter mig som naiv på dette punkt, mener jeg ikke, der er nogen grund til at betvivle, at den indgåede aftale vil blive opfyldt, nøjagtigt som den er indgået.

Jeg kan altså hverken godtage den ene eller den anden af forslagsstillerens begrundelser for på ny at fremsætte dette lovforslag, og som jeg sagde indledningsvis, er det nok også, nej, ikke nok; det er sidste gang, vi får lejlighed til at se et sådant forslag.

En fast forbindelse over Storebælt har helt afgørende betydning for landets overordnede trafikforbindelser. Vitale samfundsmæssige interesser er på spil, og regeringen finder det nødvendigt og naturligt, at det offentlige har afgørende indflydelse her. Det er vigtigt med offentlig indflydelse på anlæggets trafikale funktion, udformning, sikkerhed, miljøforhold og økonomi.