

[Aksel Larsen.]

det konservative folkeparti — se, de har fremsat et forslag i folketinget! Det kan være, at de også har den ekstra bevæggrund, at man så kan sige til danske og udenlandske kapitalinteresser: se, hvor vi er ivrige for, at I skal komme til at gøre en knippel forretning og tjene en forfærdelig bunke penge på løsningen af denne danske samfundsopgave.

Men bortset fra, at jeg kan tænke mig disse to bevæggrunde, er der ikke andre, for der er intet som helst sagligt i dette forslag. Hvad ligner det på dette tidspunkt at komme med et krav om, at ministeren inden 15. marts skal fremsætte et lovforslag om privat finansiering af en Store-Bæltsbro, om hvilken man ikke ved, hvordan den skal bygges, hvordan den skal være indrettet — om det skal være bro eller en tunnel — hvad den kommer til at koste, hvornår bygningen kan begynde, eller hvornår den kan være færdig. Hvis det var muligt at skaffe privat finansiering på et så løst grundlag, så tror jeg jeg ville overveje at blive forretningsmand og gå til en bank og sige: hør, jeg har tænkt mig en eller anden gang i fremtiden at bygge et varehus; jeg ved ikke, hvad jeg vil handle med; jeg ved ikke, hvor stort det skal være, og jeg ved ikke rigtig, hvor det skal ligge — jeg tror nok, det skal ligge i København — men tag og lån mig pengene nu.

Jeg tror ikke, man kan lave forretning på den måde. Detailprojekteringen af en sådan stor forbindelse må dog være nogenlunde færdig, så man kan forudberegne, hvor lang tid det tager at bygge den, hvor meget det koster, og hvordan rentabiliteten bliver, før man kan begynde at interessere sig for at låne penge til den. Så er det jo et spørgsmål, om man behøver at kalde på den private finansiering, for jeg skulle tro, at hvis det er opfattelsen, at en Store-Bæltsbro kan blive en god forretning, idet der skal betales afgifter for at køre over broen, det være sig med bil eller jernbane, kan staten formodentlig også låne pengene mod at give sikkerhed for, at de bliver tilbagebetalt med rente og rentes rente ved hjælp af broafgifter.

Det er altså slet ikke nødvendigt at have en særlig aftale om en privat finansieringsordning; men det er så meget mere urimeligt at ville have den, som vi endnu ikke

ved, hvornår bygningen skal påbegyndes, og ikke ved, om det ikke skulle være muligt på normal vis herhjemme gennem skatteindtægter eller motorafgifter eller på anden måde at skaffe de penge, der er nødvendige hvert år til bygning af Store-Bæltsforbindelsen. Det er nemlig ikke sådan, at hvis den koster et eller andet beløb — lad os sige 2 milliarder kr. — skal de lægges på bordet den dag, man rammer den første spunsvæg ned; de skal vel først betales efterhånden. Det må man også se på, det kan jo ikke afgøres nu. Jeg ved godt, at man er i penge trang i øjeblikket; men det er jo ikke sikkert, at det forhold bliver ved at vare ved, og i hvert fald skal man ikke her skyde skindet, før bjørnen er solgt — hvis jeg må sige det sådan.

Så er det også et spørgsmål, om der i det hele taget skal være broafgifter. Det ved jeg ikke — det er muligt. Nu kunne meget tale for, at man så vidt muligt skulle have en sådan indenlandsk landevejsforbindelse over Store-Bælt uden broafgift. Men på den anden side er der det, som taler for broafgift, at der kommer til at køre en mængde udenlandske bilister over broen, og de burde vel være med til at betale den. Det er alt sammen noget, der kan overvejes, men det er heller ikke afklaret på nuværende tidspunkt.

Endelig kommer en tredje ting i forslaget, som jeg så absolut er modstander af, og det er, at finansieringsordningen udformes på en sådan måde, at der meddeles de finansierende selskaber eller firmaer en midlertidig koncession, hvorefter de i en tidsbegrænset periode opnår ret til at afkræve færdsel over den faste forbindelse en særlig afgift. Det vil vi absolut ikke være med til. Hvorfor skulle man gøre det? Hvorfor skulle man lade disse firmaer have driften af broen i en eller anden ubekendt årrække, hvor trafikintensiteten kunne øges så ganske betydeligt, at det kunne blive en kolossalt god forretning for dem? Hvis man forestiller sig, at der indføres en broafgift — og jeg vender mig ikke imod det — ville det sikkert være muligt at erklære, at staten, når den låner pengene — hvis den da er nødt til at låne dem — garanterer for, at nettoprovenuet af broafgifterne går til afbetaling af de lånte penge. Man skal lade være med at give et sådant selskab — det