

[Niels Westerby.]

helt andet skær end det, vi er vant til, se dem i lyset af spørgsmålet om international planlægning. Det er jo sådan, at interessen for en Øresundsbro fra svensk side vil være voksende, hvis der også er en Rødby-Femern bro, for så kan man komme videre til kontinentet ad den vej. Og interessen fra svensk side for en Øresundsbro vil være voksende, hvis der er en Store-Bæltsbro, for så kan man også komme videre ad den vej. Interessen fra tysk side for en Rødby-Femern bro vil være voksende, hvis der også er en Øresundsbro, for så kan man komme videre ad den vej, og sådan kan man blive ved. Broprojekterne hænger sammen, og de bør så vidt muligt fremmes samtidig. Men det stiller store krav dels til det finansielle, til kapitalressourcer, dels den fornødne arbejdskraft. Derfor er det et spørgsmål — det har jeg også nævnt for den højtærede minister tidligere — om man ikke skulle prøve at tage hele denne problemstilling op i sammenhæng og prøve at drøfte sagen med Sverige-Vesttyskland og en række andre nabolande, der har en særlig interesse i, at Nordeuropa bliver ordentligt trafikmæssigt betjent.

Jeg tror altså ikke, at vi skal prioritere. Jeg tror, at vi skal stile imod at få lavet disse broprojekter, disse faste forbindelser mellem landsdelene og mellem Rødby og Femern, samtidig, og jeg tror, at vi skal prøve at tage spørgsmålet om en samlet ordning op over for vore nabolande. Det vil jo også kunne være en klar dansk interesse at gøre det, for interessen fra svensk side for en Øresundsbro vil være større, når der er andre broprojekter i gang, og det vil derfor være lettere at få Sverige til at betale en større del af udgifterne til en Øresundsbro. Jo større mulighed der er for at komme videre ved benyttelse af andre broer, jo større interesse vil der fra vesttysk side være i at få en Rødby-Femern bro, og jo lettere vil det være at få dem til at betale en større del af denne. Ellers kan man være helt sikker på, at det bliver en deling med 50 pct. til Danmark og 50 pct. til nabolandet, som vil blive den faste regel; men løses det i sammenhæng, vil jeg anse det for muligt, at Danmark ville kunne slippe meget billigere.

Dernæst vil jeg gerne gøre et par bemærk-

ninger om spørgsmålet om denne finansieringsform med privat finansiering. Det er klart, at hvis man har privat finansiering, så må der i realiteten opkræves bropenge eller en afgift for at passere, for ellers kan det ikke lade sig gøre at lave denne private finansiering. Hvis der derimod er tale om offentlig finansiering, er det ikke sikkert, at man bliver nødt til at opkræve bropenge, men man kan gøre det, og derfor vil jeg gerne gøre et par bemærkninger vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt man skal opkræve en afgift eller bropenge, eller hvad man nu vil kalde det, for at passere broen. I praksis vil det sikkert ikke være vanskeligt. De erfaringer, jeg har gjort ved at færdes i f. eks. De Forenede Stater, er, at det er ret nemt at opkræve den slags afgifter; det gør man endog på stærkt trafikerede veje i De Forenede Stater. Jeg tror ikke, det vil være noget stort problem. Men det rejser en række andre problemer, bl. a. det, om vi ikke i virkeligheden får et toldbælte ned igennem Danmark, hvis man opkræver bropenge ved passage over Store-Bælt. Nok kommer man hurtigere over Store-Bælt, man sparer tid; men i virkeligheden vil der være en slags toldbælte midt igennem Danmark, hvis man opkræver bropenge. På den anden side må man sige, at det er en stor fordel at gøre det ud fra det synspunkt, at de, der i særlig grad benytter broen, også kommer til at betale for den, og man må vel også sige, at det er en fordel, at de udlændinge, der passerer igennem Danmark, kommer til at være med til at finansiere den ved at betale en afgift. Men jeg tror, at det argument, at der vil blive skabt et toldbælte ned igennem Danmark, er et meget alvorligt argument, der kan vanskeliggøre en privat finansiering, som jo forudsætter, at der skal opkræves bropenge. Jeg tror, vi skal være meget varsomme med at få en toldbarriere ned igennem Danmark, når hovedtanken netop er den, at København skal blive bedre egnet til at konkurrere med Hamborg inden for Danmark. Det er jo en af hovedtankerne bag forslagsstillernes forslag til folketingsbeslutning.

Dernæst vil jeg gerne sige, at jeg tror, vi må se i øjnene, at disse broprojekter ikke kan løses, uden at man også er fordomsfri over for spørgsmålet om fremmed arbejds-