

mener man dog at burde fremme forundersøgelser og projektering straks.

Selv om folkeretlige regler ikke er til hinder for spærring af Vesterrenden for sejlads, kan et sådant anlæg betyde en vis ulempe for skibsfarten. Den helt overvejende del af skibstrafikken gennem Storebælt går gennem Østerrenden. Antallet af skibspassager her er ca. 400 pr. uge, og på basis af foreliggende oplysninger passerer hele den gennemgående trafik gennem Østerrenden. I Vesterrenden skønnes antallet af passager til mellem 15 og 25 ugentlig. Der er alene tale om trafik med dansk havn som mål, særlig trafik til Nyborg og Svendborg. Med få undtagelser drejer det sig om skibe på under 800 t brutto. Da forskellen i anlægsudgift mellem en højbro og en lavbro på denne strækning er af størrelsesordenen 700 mill. kr., kan det ikke af hensyn til denne meget begrænsede skibstrafik anses for forsvarligt at vælge en højbro.

Om anlæggets udformning skal i øvrigt bemærkes, at der kun skabes tilfredsstillende forhold for jernbanetrafikken med et dobbeltspor. Vejbanen bør på basis af de foreliggende trafikprognoser ikke dimensioneres med mindre end 6 vognbaner, hvorved fornøden kapacitet til dækning af trafikbehovet en rimelig tid frem må anses for tilvejebragt. Dette er endvidere i overensstemmelse med den kapacitet, som de tilsluttende motorvejsanlæg kan forventes at få indenfor et nærmere åremål.

Det er ikke anset for rigtigt at binde broanlæggets udformning yderligere i lovteksten. De kommende forundersøgelser og projekteringen er nødvendigt grundlag for at give anlægget den rette, mere detaljerede udformning under hensyntagen til økonomiske og funktionelle faktorer.

Overslaget for broanlægget andrager en sum på godt 3 mia. kr. Såfremt forundersøgelser og projektering kan påbegyndes 1. juli 1973, kan disse aktiviteter antages af medføre udgifter på 35 mill. kr., 75 mill. kr. og 40 mill. kr. i finansårene 1973-74, 1974-75 og 1975-76. Egentlige anlægsarbejder anslås til henholdsvis 75 mill. kr. og 150 mill. kr. i finansårene 1975-76 og 1976-77.

De løbende omkostninger ved at drive det færdige anlæg er budgetteret til 15 mill. kr. årlig, hvortil kommer 4 mill. kr. ved opkrævning af takster.

Spørgsmålet om, under hvilken form broanlægget bør drives, har givet anledning til en række overvejelser.

Lovforslaget går ud på, at Storebæltbroen skal drives som en særlig statsvirksomhed.

Det har ved valget af organisationsform for anlæg og drift af broen været naturligt indledningsvis at overveje, om man bør lade staten løse opgaven, eller

om denne helt eller delvist bør overlades til private kapitalinteresser.

Regeringen er af den opfattelse, at afgørende grunde taler for, at en for landet som helhed så vital virksomhed som det trafikale bindeled for såvel den kollektive som den individuelle trafik mellem landets vestlige og østlige del bør være en ren statslig opgave. Der må haves fuld sikkerhed for, at ikke uvedkommende økonomiske udbyttehensyn på nogen måde kommer til at påvirke virksomhedens beslutninger i driftsmæssig og takstmæssig henseende. Beslutningen om at bygge broen er båret af tungtvejende samfundshensyn af vidt forskellig art. Sikkerhed for efter anlæggets ibrugtagning at kunne tilgodese dette samlede kompleks af hensyn på en fleksibel måde, der kan afstemmes med den til enhver tid nødvendige, politiske vurdering af, hvad samfundets tarv kræver, opnås lettest ved at lade staten forestå opgavens løsning. De bedste og strengeste koncessionsregler kan ikke erstatte den direkte indsigt i og kontrol med virksomhedens samtlige forhold, som et ubeskåret ejerforhold indebærer.

Omvendt er der ikke afgørende grunde, der taler for at overlade opgaven til private kapitalinteresser. Virksomheden vil få en meget stærk monopolstilling. Det privatkapitalistiske systems sikkerhedsventil: konkurrencemomentet mangler derfor i dette tilfælde. Derimod vil begrundelsen for privatkapitalens engagement: udsigten til et udbytte være til stede med fuld styrke.

Heller ikke ønsket om at tiltrække udenlandsk kapital kan begrunde, at staten fralægger sig opgaven. Det er for lovforslaget lagt til grund, at en lånefinansiering til specielt denne opgaves løsning er mulig og en rigtig vej at gå. Storebæltbroen bør ikke være et spekulationsobjekt. Den kapital, som skal investeres i den, bør efter regeringens opfattelse ikke kunne trække en gevinst ud af virksomheden, der overstiger den rente, som til enhver tid må ydes for at fremskaffe lånekapital med fuld sikkerhed. Der foreligger ikke en situation, hvor der er tale om at løbe en risiko. I øvrigt er lovforslaget motiveret i den hovedbetragtning, at anlægget såvel samfundsøkonomisk som driftsøkonomisk bedømt er et rentabelt foretagende.

Idet regeringen således er af den opfattelse, at Storebæltbroens bygning og drift er en statsopgave, bliver spørgsmålet dernæst, hvilke grundhensyn der bør være bestemmende for de regler, der fastlægges for denne statslige forvaltningsvirksomheds organisation og funktion.

Det må ved overvejelserne heraf i første række tages i betragtning, at forbindelsen skal tjene al slags landtrafik: jernbane- og biltrafik, gods- og