

[Horn.]

mens det ligger ganske klart for lufthavnens vedkommende, idet vi dér har organet Københavns lufthavnsvesen, som ved lov er givet beføjelser til at administrere disse områder. Ingen kan vel med sikkerhed sige, hvad der bliver billigst, at lade et privat konsortium eller staten stå som bygherre. Det, regeringen foreslår, er at lade staten være bygherre. Jeg ved, at man forestiller sig, at lånene måske kunne skaffes billigere fra privat side. Jeg har min tvivl om, at noget sådant skulle være tilfældet, men vi er klar over, at der her er usikkerhed i skønnet, og der er også risikomomenter, der vitterlig er store ved så store og omfattende anlæg, som der her er tale om. Derfor gælder det om, at vi når frem til en så præcis forhåndsprojektering som overhovedet muligt, således som vi nu stort set har det for Storebæltsanlæggets vedkommende. Vi har her, som jeg før nævnte det, den internationale konkurrence til støtte os på, og det har teknikerne også gjort, mens vi ikke har slet så præcise oplysninger eller undersøgelser for lufthavnens vedkommende, men det er netop også det, lovforslaget går ud på at man skal skaffe sig. Vi kan i den forbindelse håbe, at danske ingeniør- og entreprenørfirmaer vil kunne hævde sig, og det er der vel grund til at antage at de kan, for vi ved, at der ofte er bud efter både råd og vejledning om praktiske løsninger af opgaver fra fremmede lande.

En anden ting i forbindelse med et privat konsortium er den fortjenstmargen, man kunne forestille sig, og fastlæggelsen af den afgiftsperiode, der i så fald må fastsættes til forrentning og afskrivning. Jeg vil ikke sige, at det er for besværligt og usikkert, men jeg vil på den anden side mene, at det er muligt for et selskab som det, lovforslaget tilsigter, at organisere finansiering og kontrol på en måde, som lader sig indbygge i det forslag, ministeren har fremsat. Vi skulle altså have rig mulighed for i udvalget at finde frem til en fornuftig ordning, og vi tror altså, at det, som ministeren her foreslår, er det mest fornuftige.

Vi forudsætter endvidere, at vort motorvejsnet, altså det overordnede vejnet, er udbygget til den tid, og herunder tænker vi også på Tårs-Spødsbjerg-projektet, som kan

få en overordentlig stor betydning, den dag det er udbygget.

Jeg går ud fra, at der er fuld enighed om, at der skal være en benyttelsesafgift. Det blev i alt fald aldrig kritiseret, da vi i sin tid fra Storebæltskommissionens side foreslog, at man benyttede afgiftssystemet. Det, som kan diskuteres, når den tid er inde, er størrelsen af broafgiften, og her bliver det spørgsmålet, hvor hurtigt man skønner at anlægget skal afskrives. Det er uden reel mening at debattere det i dag, hvor vi er enige om at følge den linje, som vi som sagt fastlagde dengang. Vi ved også, at det system svarer nøje til det, vi har brugt her i Norden siden 1963, og det svarer også ret nøje til det system, som EF-landene benytter sig af. Vi ved, at det nationalekonomisk var mest fordelagtigt, om vi havde en fri afbenyttelse, men vi ved med samme sikkerhed, at skatteyderne ikke er indstillet på at betale sådanne anlæg over skatterne, og derfor går jeg ud fra, at der vil være fuld enighed om afgiftssystemet.

Anlægssummen er anslået til 3 milliarder kr., hvilket udviklingen taget i betragtning stort set svarer til det, man skønnede i slutningen af 1960'erne, og vi kan vel derfor sige, at vi har ligesom en slags kontrol på, at man ikke har bevæget sig uden for det, der er sandsynligt.

Anlægsperioderne for de to store anlæg er ansat til 8 år med en vis tid til forhåndsprojektering, og der må altså bruges noget mere tid til Saltholmanlægget end til Store Bælt, hvor man som et par gange sagt er meget langt fremme.

Spørgsmålet om arbejdskraft inddrages også ofte i denne diskussion, og her er det sådan, at den mobilitet, som arbejdskraften har i vore dage, sikkert vil betyde, at der ingen problemer bliver. Vi kan vel sige, at siden vi byggede den første Lillebæltsbro, har der ikke været problemer på dette område.

Vedrørende det folkeretlige er det sådan, at efter de oplysninger, der foreligger, er der ingen problemer, og vi skal i alt fald ikke selv aktualisere dem.

Dernæst om lufthavnsanlægget. Vi har jo igennem flere år i de nordiske lande været enige om, at Kastrup lufthavn ikke ville have kapacitet nok til at dække de behov,