

[Stæhr Johansen.]

Endvidere er det også en stor fordel for trafikikkerheden. Den flaskehals, som færgefarten udgør, kan betyde større trafikulykker. Desværre ser man nemlig ofte hasarderede overhalinger i ræset for at nå en færge, og det er tydeligt, at færgefarten bevirker sammenklumpning og kødannelse på vejene. Dette er man fri for med en kapacitiv broforbindelse, der står til disposition alle døgnets 24 timer.

Til disse, synes jeg, indlysende fordele for hele det danske samfund ved at bygge denne broforbindelse må lægges de oplysninger, vi nu er i besiddelse af, at broen er en særdeles rentabel investering. Det er i virkeligheden hønen, der lægger guldæg samfundsøkonomisk set. Det ser til og med ud til, at dette projekt til 3 milliarder kr. kan gennemføres med mindre virkninger for vor nationaløkonomi i investeringsperioden, netop fordi der er tale om en produktiv investering.

Hermed kommer vi ind på finansieringsformen og ressourceforbruget. En række af de betragtninger, jeg skal gøre herom, vedrører også det andet store projekt, vi skal diskutere i dag, nemlig storlufthavnen, selv om der naturligvis er den forskel, at en storlufthavn i opbygningsfasen delvis kan finansieres gennem overskud fra Kastrup, medens Storebæltsbroen ikke kan forvente indtægter i byggeperioden.

Regeringen stiller forslag om så langt som muligt at betræde lånevejen, og dette er vi enige i. Derved undgås det i vidt omfang at berøre skatte- og afgiftspolitikken, idet det er tanken at lade finansieringen hvile i sig selv, således at der sikres amortisering af lånene gennem benyttelsesafgifter, når disse anlæg står færdige. Det spørgsmål, der trænger sig på, er herefter, om det er muligt at opnå de fornødne lån. De indenlandske ressourcer er i hvert fald langt fra tilstrækkelige, og det ville være uheldigt at gå ud i en konkurrence med erhvervslivet om de knappe kapitalmidler, der er til rådighed. En væsentlig del af lånene må altså komme fra udlandet. Det bliver derfor af stor betydning at fremskaffe et underbygget skøn over, hvilke kanaler der er i stand til at fremskaffe de bedste og de billigste lån.

Fra konservativ side er vi tilhængere af en privat finansiering, bl. a. fordi vi tror på,

at private firmaer bedre og billigere end statsvirksomhed kan frembringe og styre finansieringsgrundlaget. Vi har herved lagt vægt på, at den danske stat i meget betydeligt omfang har optaget udenlandske lån til finansiering af andre løbende samfundsmæssige opgaver, og at statens optræden som låntager i de kommende år, hvor der jo skal lånes både til trafikprojekter og til andre opgaver, måske vil være hæmmet. Der vil også nogle steder danne sig et billede af landet som forbrugende mere, end indtjeningen kan bære. Det er ikke vor opfattelse, at den foreslåede indpakning af et særligt statselskab med adskilt økonomi kan overvinde dette problem. Vi mener derfor, at det vil være bedre og billigere for det danske samfund at overlade bygningen og finansieringen til private selskaber med et selvstændigt ansvar, for at såvel byggeprocessen som finansieringen forløber på en hensigtsmæssig måde samt med en friere disponering af arbejdskraften og med en mere smidig beslutningsproces.

Med i denne bedømmelse skal naturligvis også spørgsmålet om de betingelser, en sådan privat bygherre må forventes at stille for at påtage sig opgaven. Det er uden videre klart efter det oplæg, regeringen er kommet med, at tilbagebetalingen af de midler, der investeres i byggeperioden, skal bæres af trafikanterne over benyttelsesafgifter, der endvidere skal dække driftsudgifterne. Det er gennem det udvalgsarbejde, der ligger bag betænkningen af november 1972 fra teknisk udvalg vedrørende en fast Storebæltsforbindelse, godtgjort, at dette kan lade sig gøre selv med en broafgift, der er væsentlig mindre end den nuværende og kommende færgeafgift, måske helt ned til halvdelen af færgeprisen, hvad jeg vil foretrække.

Uanset om man vælger statslig eller privat finansiering, er der altså enighed om at lade forrentning og afskrivning samt broens kommende driftsudgifter afholde af en broafgift. Det er et rigtigt princip at lade trafikanterne bære udgifterne ved broen, og herved kommer også udlændinge til at betale.

Spørgsmålet er herefter, om der desuden skal indbygges et vederlag i benyttelsesafgiften for den risiko, der løbes ved iværksættelse af det store projekt. Dette må antages at blive tilfældet, hvis et privat konsortium