

[Støhr Johansen.]

skal bygge broen, og trafikministeren har i sine bemærkninger hævdet, at dette er en unødvendig udgift for trafikanterne og dermed for det danske samfund, fordi der efter hans mening slet ingen risiko bliver ved at bygge og drive denne bro, der får en faktisk monopolstilling. Hertil er der at sige, at der bliver tale om dels en risiko for svigt under byggeriet med merudgifter til følge, dels om, at en kommende benyttelsesafgift må afvejes over for andre muligheder, f. eks. over for Kattegatruterne og en eventuel kommende fast forbindelse over Østersøen. Dette gælder ikke mindst godstrafikken.

Det væsentlige er dog nok, at der kan opstå kostbare forstyrrelser under byggeriet såvel i form af uregelmæssighed i kapitalforsyningen, som for så vidt angår materiel og arbejdskraft. Dette undgås dog bedst, hvis broen bygges af folk med en omfattende erfaring på dette område, og dette taler til gunst for at vælge et privat foretagende.

Som det fremgår af den nævnte betænkning, kan broen afskrives over en relativt kort årrække ved takster som ved færgefart. Heller ikke det alternativ mener jeg vi skal stille imod, men jeg mener derimod, som jeg sagde før, at afgiften bør sættes til halvdelen af færgepriserne af i dag, og så kan vi i udvalget få beregnet, hvor lang en afskrivningsperiode der skal være. Jeg mener, at hvis broen virkelig skal gavne, må det i hvert fald være billigere at passere Store Bælt, end det er i dag.

Koncessionsperioden for et privat bygherrekonsortium vil også blive kortvarig set i forhold til broens levetid. For den danske stat vil der altså foreligge den situation, at man uden at løbe nogen risiko, uden at skatte- og afgiftspolitikken berøres, og uden at statsfinanserne overhovedet er involveret, kan få en Storebæltsbro bygget, som efter en koncessionsperiode bliver afleveret kvit og frit til staten. De henvendelser, der allerede har været, bl. a. fra Aktieselskabet af 1966 — jeg kan også erindre fra 1930'erne, at de store ingeniørfirmaer var inde med finansieringstilbud, når man ville lave disse forbindelser — tyder alt sammen på, at det kan lade sig gøre.

Jeg har da også på faldne udtalelser fra ledende socialdemokrater forstået, at tanken om privat finansiering ikke er helt fremmed

for partiet. Der findes således nogle udtalelser bl. a. af ministeren for udenrigsøkonomi, hr. Ivar Nørgaard, der udtalte sig til Sjællands Tidende den 31. juli 1967, hvis jeg må have lov at citere:

„Jeg personlig er af den opfattelse, at vi bør foretrække privat finansiering ved anlæggelsen af en fast Storebæltsforbindelse.“

Og senere i samme artikel:

„Vi hælder mere til, at den bør privat finansieres, og det sker ud fra hensynet til de samlede offentlige investeringer, hvor vi allerede nu er inde i en debat om deres størrelse. Her vil finansieringen af en fast Storebæltsforbindelse være en nærliggende mulighed, der kan frigøre statsmidler til andre investeringer.“

Også den trafikpolitiske ordfører, hr. Horn, har før været meget klarere, end han var i dag, når han udtalte sig om privat finansiering. Jeg vil her henvise til Folketingstidende 1967-68, 2. samling, sp. 3471, hvor hr. Horn sagde:

„Jeg har gentagne gange givet udtryk for, at jeg vil tro, det er hensigtsmæssigt at lade et privat konsortium på nærmere fastsatte vilkår anlægge og finansiere...“

og så kommer altså disse store trafikinvesteringer. Jeg synes, at hr. Horn dengang udtalte sig klarere end i dag, men vi kan jo drøfte disse problemer i udvalget. Jeg har kun villet erindre hr. Horn om disse hans tidligere udtalelser.

Det samme kan man for øvrigt sige om den trafikdebat, der fandt sted den 22. maj 1968, hvor den nuværende minister for udenrigsøkonomi, hr. Ivar Nørgaard, gentog og understregede sit standpunkt, det står i sp. 3508 og 3522 i Folketingstidende 1967-68, 2. samling. Derfor skulle det glæde mig, hvis der under det kommende udvalgsarbejde skulle være muligheder for at opnå et forlig om dette spørgsmål.

Brobygningsarbejdet kan ikke undgå at indvirke på de ressourcer, der er til rådighed i Danmark i byggeperioden. Dette kan være noget positivt, f. eks. hvis skibsværfterne deltager i fremstillingen af brokonstruktioner på tidspunkter, hvor ordrerne på skibe er beskedne. Det kan også være noget negativt, hvis arbejdskraften suges væk fra de eksporterhverv, som hele landets økonomi bygger på. I denne situation kan den øgede