

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Når jeg ikke indledningsvis tog ordet motiveret af, at jeg skulle kommentere det konservative forslag til folketingsbeslutning, var det, fordi jeg opfattede det således, at det i et ganske betydeligt omfang var dækket af de lovforslag, der forelå, og at det næppe var rimeligt at føre to parallelle trafikdebatter på grundlag af regeringens to forslag på den ene side og de konservatives forslag til folketingsbeslutning på den anden side, og jeg tror, det er rigtigt at sige, at denne betydelige overlappning mellem de konservatives forslag og regeringens to forslag rent faktisk er gået igennem debatten som en rød tråd. Jeg forstår også, at man ikke uden videre er parat til at tage sit forslag tilbage, men nogen større realitet, om man trækker det tilbage eller ej, får det næppe for den følgende trafikpolitiske debat, som herefter bliver henlagt til udvalget.

Jeg vil godt takke for den i al almindelighed positive modtagelse, som de to store lovforslag har fået, og jeg ser hen til det udvalgsarbejde, som nu forestår, og som med formandens ord jo bliver overmåde omfattende og overmåde arbejdskrævende både for udvalgets medlemmer og for os, der skal besvare de mange spørgsmål, som vil blive rejst; heraf er en række jo allerede rejst under førstebehandlingen.

Jeg skal ikke knytte mange bemærkninger til hr. Horns første indlæg her; jeg kan fuldt ud tilslutte mig alle de betragtninger, hr. Horn gjorde. Der var et enkelt detaljspørgsmål: om det kunne være en rimelig pris for erhvervelse af Saltholm med de 15 mill. kr. Jeg forstår, at senere, da talmagikeren hr. Bilgrav-Nielsen skulle få Saltholm luffthavn til at blive endnu dyrere, var de 15 mill. kr. blevet til 1,5 milliarder kr. På den måde kan man naturligvis godt puste anlægsudgifterne på Saltholm op, men jeg må holde for, at det, der var tale om, var 15 mill. kr., i denne forbindelse; det betyder ikke, at kan vi få Saltholm billigere, vil vi give 15 millioner for det. Det er klart, at et tal og en størrelsesorden skal angives, men det ligger i sagens natur, at man kan ikke have nogen særlig sikker fornemmelse i denne stund for, hvad Saltholm kommer til at koste. Vi skal nok forsøge at købe den billigst muligt.

Derefter til hr. Stæhr Johansen, hvis komplimenter for den klare fremsættelse jeg vil takke for: det eneste, der skilte os ad omkring Storebæltsloven, var jo i virkeligheden spørgsmålet om finansieringsformen. Her synes jeg til gengæld der var nogen uklarhed i hr. Stæhr Johansens argumentation. Det er jo ikke således, at lovforslaget på nogen som helst måde udelukker, at selve anlægsvirksomheden kan udføres af private bygherrer. Således er det jo ikke. Vi forestiller os på ingen måde, at det skal være statslige bygherrer, der opfører Storebæltsbroen, men det, der er det afgørende, er jo i virkeligheden, hvem der får styringen af anlægget af Storebæltsbroen, herunder hvem der får indflydelsen på selve takstpolitikken. Og dér kan jeg måske uden videre sige, at der synes at være nogen uoverensstemmelse med hr. Knud Bros sidste betragtninger og det, jeg forstår er det konservative folkepartis betragtninger, for forudsætningen for, at vi kan føre en given takstpolitik, f. eks. den takstpolitik, som hr. Knud Bro foreslår, er jo, at det er det offentlige, der har foden på takstbremsen eller takstspeederen, alt efter hvad det er, og i samme øjeblik man overlader det til privat styring, har det offentlige jo netop ikke denne mulighed for at diktere takstpolitikken.

I øvrigt har jeg forstået, at der blandt partierne dækkende et flertal her i salen blev givet tilslutning til, at man var meget åben over for den konstruktion af styringsenheden, som ligger i forslaget, og det tager jeg som udtryk for, at man for det første mener, at denne styringsfunktion, herunder takstfastsættelsen, er et overmåde værdifuldt og vigtigt trafikpolitisk instrument, som ikke kan overdrages andre end dem, der i øvrigt skal træffe de trafikpolitiske beslutninger her i landet. Det er uden videre klart, at man ved en sådan given trafikpolitik, herunder takstpolitik, vil kunne komme i modstrid med, hvad der måtte være private aktionærers interesser. Hermed er der ikke sagt noget ondt om private aktionærers interesser, hermed er blot sagt, at det kunne være, at private aktionærer havde andre legitime interesser end dem, der måtte ligge bag ved samfundets ønske om at føre en given takstpolitik, og det må være helt afgørende, at samfundet har al mulig frihed til