

[Christophersen.]

sagen efter hans opfattelse er rigtigt afklaret, så vil han gøre alt, hvad han kan, for at fremskynde Storebæltsprojektet. Jeg tror, lidt mere forsigtighed og tilbageholdenhed var på sin plads.

Bertel Haarder (V):

For at illustrere den usikkerhed, for ikke at sige tvivlsomhed, der præger de beregninger, der ligger til grund for Storebæltsbroens påståede rentabilitet, så vil jeg nævne, at hvis man under takstfinansiering kun får cirka eller godt og vel en fordobling af trafikken, så skal taksterne helt op på, så vidt jeg kan se, over 150 kr. pr. køretøj i gennemsnit. I den situation er det klart, at der ikke vil køre dobbelt så mange over, som der kører i dag, og så vil man stå i den situation, at man har bygget en bro, som man er nødt til at pumpe skattepenge i, for at den bliver brugt. Til den tid vil det så gå op for folk, at det, der her bliver resultatet, det var en mægtig skatteyderfinansieret statsudgift til støtte for befolkningens magelighed, til støtte for, at fritidstrafik osv. ikke skal bruge så lang tid på Store Bælt, men i stedet for på et cafeteria på den ene eller den anden side.

Det er, hvad pengene først og fremmest vil gå til. Der er mange politikere i begge sider af salen, som har så enormt travlt med at tale om, at vi skal lette omkostningerne, og at vi skal have gang i erhvervslivet, i arbejdspladser osv., at det er det, vi skal bruge vores ledige kapital til; jeg synes ærlig talt, at her var en ganske oplagt sag at tage frem, et ganske oplagt punkt.

Det hjælper overhovedet ikke, som hr. Glensgård åbenbart tror, at sige, at hvis det betales af private, så belaster det ikke skatteyderne, så giver det ikke øgede omkostninger. Selvfølgelig gør det det. I den tid, hvor denne bro bygges, da skal den ekstra efterspørgsel, som byggeriet skaber, jo opsuges fuldstændig tilsvarende i form af større offentlige indtægter, i form af højere skatter, som bl. a. skal lægges på produktionen. Hvis de så førte til noget virkelig rentabelt, til noget, der senere gav arbejdspladser, så kunne vi endda bære det, men det gør det på ingen måde. Det kan ikke godtgøres, at der er noget som helst at hente for det danske erhvervsliv i det her projekt.

Jeg tvivler ikke om, at man vil ende med at køre gratis over, for når broen først er der, kan man lige så godt få den brugt og lade alle slippe igennem. Så har vi igen givet skatetrykket og dermed omkostningerne en tand.

Jeg synes, at den megen tale om omkostningspolitik er underlig, når man tænker på Farøprojektet forleden dag og Store Bælt i dag. Kan vi virkelig ikke finde på andet, når vi synes, at landet stander i våde, end bare at pumpe flere penge ud? Det er det, vi gør her. Vi hjælper ikke på at bringe nogen ting i balance. Vi pumper penge ud, som i hovedsagen vil gå til vores egen magelighed, som vil betyde en mægtig belastning, specielt i tiden, indtil vi har broen, lige netop i den periode, hvor vi alle er enige om at vi skal gøre en kraftanstrengelse for at afskaffe betalingsbalanceunderskud osv.

Jeg synes ærlig talt, at enhver ansvarlig finansminister burde anbefale sin kollega at vente med det her — om ikke andet, så dog at vente med det.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Uden at inkludere mig på en diskussion med hr. Glensgård om forskellige finansieringsformer, når det gælder Storebæltsforbindelsen — det finder jeg ret nytteløst i denne sammenhæng — så vil jeg dog gerne sige, at vi i kristeligt folkeparti i modsætning til fremskridtspartiet betragter den faste Storebæltsforbindelse som en samfundsopgave. Derfor må vi afvise tanken om en privat finansiering ud over den, der ligger i, at alle må betale, hvad det vil koste at køre over Store Bælt.

Hovmand (V):

Der er tre væsentlige spørgsmål, som jeg føler anledning til at stille til ministeren og ønsker besvarelse af, inden vi går til afstemning om dette spørgsmål.

For det første er det flere gange af ministeren og andre fremhævet, at der her er tale om en god forretning. Det vil jeg gerne have dokumenteret nøjere. Hvis vi ser på det hæfte, som B&W har udgivet, „Når broen kommer“, så har man på side 8 nogle nationaløkonomiske perspektiver, hvoraf det bl. a. fremgår, at hvis man fortsætter med færgefart på Store Bælt frem til år 2000 i stedet for at bygge en bro, så vil samfundet