

[Ministeren for offentlige arbejder]

Forslagsstillerne mener da i øvrigt også, at det bogstavelig talt ikke kan gå hurtigt nok med at bygge broen, hvis blot den privatfinansieres. Hermed menes åbenbart privatfinansieres ved direkte ansvarlig kapital i modsætning til en lånefinansiering. Der er vel ikke tvivl om, at denne ansvarlige kapital – i hvert fald for en betragtelig dels vedkommende – også må skaffes i udlandet. Altså ser fremskridtspartiets forslagsstillere muligheden for at finansiere broen, hvis kapitalen er direkte ansvarlig, men ikke hvis den skal skaffes ad lånevejen.

Men nu til realiteten i dette. Det gør naturligvis for det danske samfunds almindelige økonomiske situation ingen forskel, om vi bygger broen ved hjælp af en direkte fremmed finansiering eller ved hjælp af en låneoptagelse. Naturligvis kan man rejse spørgsmålet om, hvorvidt man nu ønsker, at staten ikke står som bygherre, og det er jo nok dér, forslagsstillerne vil hen. Det er den lange tales korte mening.

Der er måske grund til at minde om, at der i forslaget til anlægsloven i sin tid blev gjort klart op med, hvorfor regeringen gik ind for at lade broen bygge og drive den som en ren statsopgave. Der fremkom i folketinget dengang ikke noget forslag om en alternativ driftsform. Jeg skal ikke her repetere dette, men blot henvise til forslaget dengang.

Men hr. Glensgård ønsker altså en finansieringsform, der indebærer, at lån skal forrentes og afdrages, plus en profit til private. Vi ønsker en finansiering, der ikke indeholder profit, altså en billigere løsning for borgerne.

Min konklusion efter denne gennemgang af begrundelserne for de to forslag er således, at disse begrundelser ikke kan føre til, at jeg fremkommer med forslag om at udskyde brobyggeriet til efter 1990, lige så lidt som jeg kan anbefale at ophæve anlægsloven.

Det er naturligt, at jeg erindrer om det arbejde, som foregår i det embedsmandsudvalg, regeringen har nedsat til at foretage en kortlægning af de offentlige investeringsplaner, en vurdering af tidsprofilen i investeringsudgifterne og på baggrund af forventningerne om udviklingen i økonomien som helhed at lave en prioritering af opgaverne. Anlægget af Storebæltsbroen indgår som andre større offentlige investeringer naturligvis heri, idet det bl. a. vil blive belyst, hvorledes

investeringen i broanlægget kan indpasses i en samlet plan for trafiksektoren. Også anlæggets betydning for beskæftigelsen, erhvervssektorer og importen vil blive inddraget.

Men tilbage står: Der er intet væsentligt nyt i denne sag i forhold til sidste gang, folketinget diskuterede denne sag og altså med et overbevisende flertal bekræftede, at det er nødvendigt for os at kæde landet sammen med den faste forbindelse over Store Bælt.

**Jørgen Frederiksen (S):**

Ligesom ministeren føler også jeg trang til at erindre om, at dette høje ting for ca. halvandet år siden behandlede et lignende forslag, og at dette med stor majoritet blev forkastet.

Jeg synes også, det bør fremhæves, at det vel er få beslutninger, som tinget har truffet igennem tiderne, der har bygget på så grundige undersøgelser, rapporter, analyser m. v., som tilfældet er her, og som som sagt er blevet vedtaget med et meget klart stort flertal. Derfor er det for os åbenbart indlysende, at skal der ændres på en sådan beslutning i et så afgørende spørgsmål, må begrundelsen herfor være, at forudsætningerne for denne lov er næsten fundamentalt ændrede.

Vi er enige med ministeren i, at det ingenlunde er tilfældet nu. Jeg tror derfor også, at store dele af befolkningen nok undrer sig over, at vi nu igen skal debattere dette spørgsmål i stedet for, som ministeren sagde med henvisning til den akutte beskæftigelsessituation, at gå hurtigere i gang.

Ministeren har med en klar argumentation, som vi helt deler i den socialdemokratiske folketingsgruppe, tilbagevist forslagsstillerens begrundelse for deres forslag, og jeg skal derfor ikke gentage disse. Jeg synes imidlertid nok, at det måske kan være rimeligt i telegramstil lige at forsøge at trække lidt af perspektivet op i forbindelse med broen over Store Bælt.

Det er ikke nyt – det så man også under den seneste debat – at der er et meget stærkt pres sydfra, fra Vesttyskland, og fra Sverige, om en fast forbindelse Rødby–Fehmarn, og man kan let tænke sig til de konsekvenser, det vil have for den almindelige erhvervs- og befolkningsudvikling i landet, hvis en sådan forbindelse kom først. Også fra norsk side er