

[Glensgård]

sendt udvalget, for det vil være overordentlig interessant at få en sådan oplysning frem.

Niels Helveg Petersen (RV):

Selv om jeg til min overraskelse hørte her til sidst, at hr. Glensgård var noget imod, at vi havde debatter her i tinget, vil jeg sige, at hr. Glensgårds sidste indlæg her alligevel fremkalder et spørgsmål fra min side af ren og skær forundring og intet andet.

Hr. Glensgård sagde, at spørgsmålet om toldmur var ens i den ene og den anden situation. Men er spørgsmålet om toldmur ikke det samme, også hvis det er en privat finansieret bro? Er så ikke det, som er en hovedhjørnesten i hr. Glensgårds argumentation, i og for sig pakket helt sammen, når hr. Glensgård går ind for privat finansiering og bygning af broen?

Ole Henriksen (SF):

Ministeren havde fået det indtryk, at SF egentlig slet ikke ville have den bro. Det, der ligger i vores forslag, er en udskydelse, og det står vi fast ved. Når vi står fast ved det, er det selvfølgelig, fordi vi har konstateret, at ministeren så gerne vil have den bro, og så beder vi bare ministeren om at udsætte bygningen af broen til 1990. Det, der ligger i det, er, som jeg sagde i mit første indlæg, at vi gerne vil se Plan 90 realiseret af DSB med færgefarterne, og så vil vi også se på de ændrede forudsætninger for brobyggeriet, som foreligger omkring 1990. Det er altså ikke bare DSB, men også landets finansielle situation, som skal op til vurdering i den forbindelse.

Ellers vil jeg sige, at jeg er ikke kompetent til at gå ind i en akademisk debat om finansloven og hvad der skal være af udenlandsk lånoptagning, men det glæder mig i hvert fald, at ministeren erkender, at der står, som der gør, i finansloven, og at der er tale om, at der skal refinansieres ved hjælp af udenlandske lån. Nu kan man vel anlægge den betragtning, at det også er en gældsætning, når man låner indenlands, og gældsætningsbyrden indenlands er jo også belastende for statskassen i stor udstrækning. Der er altså et problem, uanset hvor vi gældsætter os henne. Det tror jeg da nok ministeren må erkende.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg skal ikke forlænge debatten unødigt, og jeg skal sige, at jeg i det store og hele var tilfreds med de bemærkninger, ministeren kom med bortset fra hans slutbemærkning om, at der efter hans vurdering, når han tæller mandater sammen, ikke er sket nogen væsentlig ændring i folketingets holdning til Storebæltsbroen i forhold til tidligere beslutninger.

Det tror jeg ikke er rigtigt, og jeg tror, sagt meget stilfærdigt, uden at vi skal have rejst en debat om det, jeg nu siger, at ministeren må erkende, at der, hvis han lægger mandaterne sammen, faktisk er ret store chancer for, at den holdning, som venstre længe har givet udtryk for, nemlig at projektet skal udskydes, meget vel kan blive resultatet, når vi omkring juletid skal have denne sag op til debat igen. Der skal faktisk ikke ret meget mere end $\frac{1}{3}$ af den socialdemokratiske gruppe til at støtte et sådant forslag, og jeg tror, at også ministeren må erkende, at der i hans eget parti i øjeblikket er en udvikling undervejs – den er foregået i nogle måneder – i retning af, at man godt kan se fornuften i lige at tøve en kende med dette store projekt.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Jeg kan vel ikke forløse hr. Niels Helveg Petersen, men jeg kan dog hjælpe ham over hans forundring. Hr. Niels Helveg Petersen spurgte, om ikke der ville være tale om en toldmur, hvis broen skulle privatfinansieres. Dertil må jeg sige til hr. Niels Helveg Petersen, at hvis man accepterer en privat bygning af en fast forbindelse over Store Bælt, så vil denne tilladelse være bygget på nøje beregninger af anlægskapitalen, forrentningen, afskrivningen, profitten, hvis man skal blive i hr. Ole Henriksens sprog, og derefter siger man så: det og det må man bruge til opkrævning af bropenge.

Hvis det bliver en statsbro, bliver principet for så vidt det samme, kun er det finansudvalget, der afgør, hvor taksterne skal ligge, og hidtil har finansudvalget altså set bort fra rent driftsøkonomiske betragtninger og udelukkende benyttet færgeforbindelsen over Store Bælt som et skatteobjekt. Ved at privatfinansiere en bro over Store Bælt vil man altså komme væk fra at kunne benytte overfarten som et skatteobjekt, og derved vil man