

[Ministeren for offentlige arbejder]

8. Åbning af en broforbindelse vil på forskellig måde berøre DSB. Blandt andet vil tidsbesparelsen ved bortfald af færgefarten indebære en markant forbedring for togtrafikken.

Der er ikke behov for nu at tage stilling til, hvilke beløb DSB skal betale for jernbanetraffikkens benyttelse af broen, men jeg må hævde, at jernbanetraffikkens konkurrencemæssige forhold ikke skal belastes i forhold til den gældende situation.

En broforbindelse vil også få indvirkning på den indenlandske flytrafik, specielt hvad angår den fynske og de sydjyske lufthavne, hvor der må forventes en trafiknedgang.

9. Meget afhænger af de takster, der til sin tid vil blive fastsat for benyttelse af broen. Her mener regeringen, at man må stå fast på, at udgifter til drift, vedligeholdelse, afdrag og renter af anlægskapitalen skal dækkes ved at opkræve takster hos brugerne. Der er i rapporten opstillet forskellige regneeksempler under den hovedforudsætning, at broen økonomisk skal hvile i sig selv.

Beregningerne er baseret på en række forudsætninger om takspolitik, trafikomfang, rentesatser, inflationstakt og afdragsperiode. Det fremgår, at der kan opnås økonomisk balance ved varierende kombinationer af disse forudsætninger, herunder DSBs betaling for benyttelse af broen som nævnt ovenfor.

I de første ret mange år vil der ikke kunne ske nogen tilbagebetaling af anlægskapitalen. De takster, der er regnet med, vil ikke i de første adskillige år efter åbningstidspunktet være tilstrækkelige til fuldt ud at dække forrentningen. Taksterne bliver imidlertid ført å jour med inflationen, således som også færgetaksterne vil blive det, og på et vist tidspunkt kan afdragene påbegyndes. Derefter går det til gengæld særdeles hurtigt med at nedbringe gælden.

Regneeksemplerne viser, at broen efter en periode vil kunne balancere økonomisk.

10. Efter den gældende lov fra 1973 om anlæg af Storebæltsbroen skal denne anlægges og drives af en særlig statsvirksomhed. Anlægskapitalen skulle i hovedsagen tilvejebringes ved lån i udlandet. Regeringen er åben såvel over for tanken om i stedet at danne et statsligt aktieselskab som over for andre konstruktioner helt eller delvis i privat

regie, dersom dette skulle vise sig mere fordelagtigt.

Samtidig erkender regeringen, at et anlæg af denne særlige karakter må være under fuld kontrol fra statens side, teknisk såvel som økonomisk. Jeg kan vanskeligt tænke mig, at de politiske myndigheder vil fraskrive sig kontrollen med en så afgørende ting som takstfastsættelsen i et land, hvor vi har tradition for, at regering og folketing fastsætter jernbane- og posttakster, lufthavnsafgifter m.v.

Den realøkonomiske virkning af gennemførelsen af broprojektet vil stort set blive den samme uanset finansieringsformen. Hvad angår statsfinansieringen, afhænger de nærmere virkninger på udgiftssiden af finansieringsformen. Desuden skal nævnes, at privat finansiering indebærer betydelige afskrivningsmuligheder, hvilket vil forringe det offentlige skatteprovenu.

Broprojektets belastning af statsfinansieringen skal tillige ses i forhold til situationen ved fortsat færgefart. Her belastes statsfinansieringen direkte ved DSBs investeringer i færgedrift. Derudover påvirker de private selskabers færgeinvesteringer indirekte statsfinansieringen, blandt andet via tilskud fra Dansk Skibskreditfond og gennem afskrivningsmuligheder.

Uanset ejerforhold og driftsform vil broen blive bygget af private entreprenørfirmaer. Projektering og tilsyn vil også i statslig regie i overvejende grad ske via private ingeniørfirmaer og andre, således som det hele tiden har været forudsat. Det er altså ikke på disse områder, man skal søge den store forskel.

Det springende punkt må være, om anlægget i privat regie eller ved oprettelse af et statsligt aktieselskab kan finansieres billigere end i rent statslig regie uden i øvrigt at belastte det offentlige lånemuligheder. De hidtil foretagne overvejelser tyder ikke umiddelbart på, at der ad denne vej er lettelse at opnå. Finansieringsformen er ikke noget kardinalpunkt for regeringen.

Jeg skal herom henvise til det samtidig med denne redegørelse fremlagte notat om problemstillinger i forbindelse med eventuel privatfinansiering af en fast Storebæltsforbindelse. Jeg skal her blot gøre opmærksom på, at en løsning i privat regie rejser en række komplicerede kontrol-, risiko- og forsikringsproblemer m.v. De kan formentlig løses, men det må være en betingelse, at anlægget