

[Ministeren for offentlige arbejder]

Byggesummen skal betales tilbage ved, at der opkræves takster, og takstpolitikken er vigtig, bl.a. af hensyn til de tilbageværende færgeruter og deres økonomi. Men ud over den nødvendige statslige indsigt og styring bliver der en meget betydelig privat deltagelse i projektet. Som nævnt skal selskabet finansiere Storebæltsforbindelsen ved at optage lån på de almindelige kapitalmarkeder. Det er jo en privatfinansiering, som Fremskridtspartiet efterlyser og åbenbart ikke har fundet ud af allerede indgår i den politiske aftale.

Et par hjemlige institutioner, f.eks. ATP og LD, altså Lønmodtagernes Dyrtdisfond, har ganske vist fortrinsret til 60 pct. af lånebehovet, men kun på billigst mulige markedsmæssige vilkår. Hvis der er nogle, som er billigere, optages lånene selvsagt hos dem.

Det andet store område, som den private sektor også deltager i, er projekteringen, byggearbejdet m.v. Der bliver meget arbejde til private rådgivere, ingeniører, entreprenører og leverandører. Ved tilrettelæggelsen af udbuddet af projektet har vi også mulighed for at sikre, at danske virksomheder får en rimelig chance for at deltage i konkurrencen. Det er også et både godt, smukt og rigtigt hensyn at tage.

Til slut vil jeg understrege, at vi da regner med, at selskabet på et tidspunkt vil give overskud, som så tilfalder det offentlige. Præcis hvornår det sker er naturligvis svært at sige. Det afhænger bl.a. af inflation, rente, trafikudvikling og den slags ting.

Men i alle tilfælde er projektet både drifts- og samfundsøkonomisk rentabelt og til stor gavn for trafikafviklingen i Danmark. Når hertil kommer, at projektet i meget stor udstrækning er præget af den private sektors deltagelse, ser jeg ingen grund til at støtte Fremskridtspartiets forslag, tværtimod. Regeringen afviser ganske enkelt dette forslag.

Men o.k., selv om vi er uenige i fremgangsmåden, konstaterer jeg med tilfredshed, at vi er enige om målet, selve det at få bygget en Storebæltsforbindelse. Vi er altså enige om, at den faste forbindelse er der behov for, men vejen frem til målet kan diskuteres.

**J. K. Hansen (S):**

Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Søgaard, ikke kan være til stede på dette tids-

punkt, skal jeg meddele forslagsstillerne, at mit parti ikke kan støtte forslaget af to grunde: for det første fordi forslaget ikke er brugbart, og for det andet har vi som bekendt indgået en aftale med regeringen og de fire regeringspartier om at bygge en fast Storebæltsforbindelse.

**Ikast (KF):**

Det Konservative Folkeparti kan heller ikke støtte forslaget, slet ikke. Vi har en aftale med Socialdemokratiet, som vi synes på alle punkter med undtagelse af ét er betydelig bedre end det, der står heri. Jeg citerer fra bemærkningerne:

»Det vil afgjort være en stor samfundsøkonomisk gevinst, den dag der er en fast forbindelse over eller under Storebælt.«

Det er det eneste punkt i Fremskridtspartiets forslag, vi kan støtte. Alt det andet er fejlfortolkninger fra A til Z. Man har ikke forstået, hvad aftalen mellem regeringen og Socialdemokratiet går ud på, eller også har man ikke villet, idet samtlige de ting, man siger om den aftale, vi har lavet her, er fejl citeret eller direkte usandheder. Derfor kan vi overhovedet ikke støtte dette forslag.

**Svend Heiselberg (V):**

Det er jo allerede nævnt, at der er indgået en aftale med Socialdemokratiet angående en fast Storebæltsforbindelse, og da Venstre altid overholder aftaler, vil det være os meget imod at ændre aftalen. Man måtte så i det mindste være enige herom. Men efter hvad jeg forstod på den socialdemokratiske ordfører, er der nok ikke ret store muligheder her.

Nu ved jeg godt, at mange er af den opfattelse, at vi burde spare staten for den ret betydelige udgift ved at bygge en Storebæltsbro ved at lade enten et udenlandsk foretagende eller et privat dansk foretagende bygge broen og så lade dem opkræve en broafgift. Men det er knap så enkelt, som det bliver fremstillet.

Investeringskalkulen viser, at en fast forbindelse over Storebælt er en yderst rentabel forretning. Det indebærer store udgifter i anlægsfasen, men derefter indtægter i en meget lang periode. Uanset hvem der gennemfører investeringerne, vil de helt eller delvis blive finansieret gennem lånoptagelse, men i princippet kan der ikke være noget galt i at