

[Ninn-Hansen.]

forstod inden for en halv snes år — fik etableret Øresundsbroen og gjort Saltholmsprojektet færdigt. Hvis regeringen — jeg går ud fra, at det var en regeringsudtalelse — sigter herimod, mener jeg, at så haster det med en beslutning om, at Store-Bæltbroen skal bygges.

Derfor er vort tredje formål med dette forslag at søge opgaven løst på en hurtig og på en finansielt tilfredsstillende måde. Vi mener, at den private finansiering vil medføre, at det kan ske hurtigere, end hvis det er staten, der skal etablere dette brobyggeri på den måde, det har været sædvane herhjemme.

Vi mener også, der er interesse for opgaven. Ministeren var inde på, at interesserede kredse havde henvendt sig til ham; hvis ministeren er i stand til at sige mere herom, tror jeg vi er mange, der vil være interesseret i at høre, om ministeren har indtryk af, at det er betydende kredse, der ønsker at finansiere en sådan bro.

Jeg vil gerne understrege, at vi mener, det er rigtigt, at tilbuddene fremkommer fra såvel indlandet som fra udlandet, men selvfølgelig ser vi meget gerne, at danske ingeniørfirmaer påtager sig opgaven, eventuelt flere firmaer i fællesskab, ligesom vi meget gerne ser, at danske bankkredse eller andre finansieringskredse finder sammen om denne finansieringsopgave eventuelt i samarbejde med de pågældende ingeniørfirmaer. Hvis det er en sådan dansk formidlet finansiering, der bliver tale om, bliver spørgsmålet om folkeaktier også aktuelt, hvad vi meget gerne ser.

Endelig skal jeg nævne som vort fjerde formål med forslaget, at vi ønsker at etablere en praktisk fremgangsmåde, der muliggør privat finansiering. Derfor har vi foreslået en koncessionsordning, og at det bliver fastlagt, at der på grundlag af koncessionsordningen vil kunne opkræves afgifter af dem, der finansierer byggeriet.

Når jeg ser bort fra, at ministeren med den tidsbegrænsning, der er fastlagt, afviste

for tiden at gå positivt ind for sagen, forstår jeg dog efter hidtidige udtalelser, at ministeren på samme måde som vi sigter efter, at vi skal have en fast forbindelse over Store-Bælt, og at ministeren — og jeg går ud fra også et flertal i tinget — går ind for, at Store-Bæltforbindelsen skal have første-prioriteten. Jeg forstår endvidere, at ministeren vil lade spørgsmålet om privat finansiering stå åbent, altså ikke afviser den private finansiering, og endelig har jeg forstået, at ministeren også er inde på tanken om, at der skal opkræves en broafgift. Jeg synes altså, at der på mange punkter er overensstemmelse, og jeg håber derfor, at vi gennem udvalgsforhandlingen kan nå længere med denne sag.

Horn: Vor gruppe kan erklære sig helt enig i den problemstilling, som den højtærede trafikminister her har gjort rede for. Jeg vil ikke sige, at vi vil være drilagtige, men dette forslag har nu ligesom karakter af, at den konservative gruppe ikke kan komme over trangen til at demonstrere, at den er langt mere forudseende og vidende end andre grupper og selvfølgelig navnlig end vor gruppe og regeringen.

Motiveringen, som den fremtræder i fremsættelsestalen, består jo ret og slet i en opremsning af synspunkter, der er fremsat af alle andre partier ved tidligere lejligheder, når vi her i tinget eller andetsteds har drøftet faste forbindelser over bæltet og sunde. Alle de anførte problemer m. fl. er opsummeret i den betænkning, som Store-Bæltskommissionen har afgivet. Der er altså ikke spor nyt i det, man har fremlagt her, og som kunne motivere en diskussion om dette problem.

Som det blev påpeget af ministeren, er der ikke i dag noget egentligt grundlag for at invitere dansk eller fremmed kapital til at stille sig til rådighed om en del år, når anlægget skal foregå. Jeg har aldrig hørt, at nogen har forestillet sig, at staten eller dansk kapital alene skulle finansiere et sådant anlæg, men det ligger ligesom i