

[Handelsministeren.]

ydes med en lempelig sikkerhedsstilling i anlæg etc. Som nævnt skal tab på lån inden for ordningen afskrives med 75 pct. på statens indskud, mens resten bæres af instituttets egenkapital.

Den daglige administration af ordningen varetages af Finansieringsinstituttet. Statens indflydelse på administrationen af ordningen sikres ved, at instituttets repræsentantskab suppleres med to repræsentanter for staten udpeget af handelsministeren. Disse to repræsentanter indtræder desuden i instituttets bestyrelse på lige fod med den øvrige bestyrelse.

Ordningen forudsætter visse ændringer af Finansieringsinstituttets vedtægter, idet der dels skal skabes vedtægtsmæssig basis for, at instituttet kan modtage det statslige indskud som ansvarlig kapital, dels for at de to nævnte repræsentanter for staten indtræder i instituttets repræsentantskab og bestyrelse. Vedtægtsændringerne er anført i bemærkningerne til lovforslaget, der desuden som bilag har aftrykt instituttets nugældende vedtægter.

Jeg skal hermed udtale håbet om, at lovforslaget må få en velvillig behandling i tinget.

Ordføreren for forslagsstillerne (Støhr Johansen): Herved tillader jeg mig for folketinget at fremsætte *forslag til folketingsbeslutning om trafik anlægsarbejder.*

Forslagets formål er at sikre Storebæltsbroens førsteprioritering blandt de store trafikprojekter og at sætte Kastrup lufthavn i stand til i de kommende år at løse sine store opgaver i den internationale luftfart.

Gennem alle debatterne om de mange trafikopgaver har det konservative folkeparti klart indtaget den stilling, at Storebæltsbroen af trafikale, egnsplansmæssige, men også af nationale grunde måtte have en førsteprioritet blandt de store projekter.

Derfor ser vi med glæde, at denne tanke har fået støtte fra det radikale venstre, at venstres folketingsgruppe ifølge oplysninger i pressen nu også nærmer sig dette synspunkt, og sidst, men ikke mindst, at ministeren for offentlige arbejder har opprioriteret Storebæltsbroen, foreløbig til samtidig gennemførelse med Saltholm, hvor lufthavnsplanen tidligere var prioriteret alene i

spidsen. Vi har også med tilfredshed noteret os, at ministeren har frafaldet planen om en tunnel i stedet for den kombinerede vej- og jernbanebro, man ellers hele tiden har arbejdet med. De planer, der har været udarbejdet af forskellige firmaer, er jo alle konstrueret ud fra den forudsætning, at det drejer sig om en vej- og jernbanebro. Der foreligger meget store forarbejder baseret på denne løsning, og da der nu synes at være et betydeligt flertal i folketinget for denne udførelse, har vi ment, at tiden var inde til, at folketinget uafhængigt af de øvrige trafikprojekters behandling træffer den endelige beslutning. Det skal samtidig fremhæves, at det konservative folkeparti mener, at broen bør finansieres privat, så statskassens likviditet ikke bringes i vanskeligheder.

Spørgsmålet om arbejdskraft, der en overgang syntes at være en stor vanskelighed, er efterhånden bragt ned i et helt andet niveau. Moderne tekniske hjælpemidler har bevirket, at Storebæltsbroen nu kun synes at kræve ca. en tredjedel af den arbejdskraft, man regnede med omkring 1960.

Også vi har med tilfredshed set, at Sverige er klar til at gå ind i et trafiksamarbejde på den måde, at man fra svensk side bygger forbindelsen mellem København og Malmø. Selv om der ikke foreligger noget helt konkret, har jeg forstået, at en sådan bro skulle kunne være færdig omkring 1981-82.

En medvirkende grund til det foreliggende forslag om folketingsbeslutning er, at en Storebæltsbro bør være færdig senest samtidig med en Øresundsbro. Det kan endnu nås, idet der efter oplysninger, givet fra et interesseret privat konsortium, vil gå syv år, fra beslutningen er taget, til Storebæltsbroen kan stå færdig. Får vi ikke denne hurtige færdiggørelse af Storebæltsbroen, vil man komme ud for en trafikophobning på Sjælland, som vil virke katastrofalt generende for den erhvervsmæssige kontakt mellem de danske landsdele, hvor Storebæltsfærgernes kapacitet allerede nu i perioder er for lille.

Det ville være urimeligt, om vi på denne måde skulle disponere efter en plan, der ville betyde, at landet blev skåret over på midten, så Hamborgs tiltrækning af trafikmæssige årsager ødelagde den naturligt fremvoksede erhvervsmæssige sammenknyt-

[Stæhr Johansen.]

ning mellem de danske landsdele. Hertil kommer, at vi meget vel kan komme ud for, at Tyskland får samme interesse for en fast Rødby-Femern forbindelse, som vi nu har set i Sverige for Øresund. Hvis vi i en sådan situation ikke var i gang med Storebæltsplanen, kunne vi ende i en helt uoverskuelig situation, der både nationalt og erhvervsmæssigt ville være ødelæggende.

Kastrup lufthavns internationale betydning for ikke blot Danmark, men hele Skandinavien vil blive væsentligt forringet, hvis den ikke kan udbygges i de kommende år. Der regnedes oprindeligt med investeringer for 140 mill. kr. i 1970-71, 100 mill. kr. i 1971-72, 75 mill. kr. i 1972-73, 70 mill. kr. i 1973-74, 60 mill. kr. i 1974-75 og 50 mill. kr. i hvert af de følgende fire finansår. Det er investeringer, der skal sætte denne lufthavn i stand til at løse store erhvervsmæssige opgaver og føre store valutabeløb til landet. Der regnes med 10 millioner passagerer i 1975 og over 14 millioner i 1980. En sådan udvikling kan naturligvis ikke finde sted under et anlægsstop, og vi har allerede set, hvordan firmaer taler om at flytte aktiviteter til f. eks. Sverige på grund af usikkerheden omkring fremtidige anlæg. Det er derfor nødvendigt, at vi straks ophæver det bestående anlægsstop, inden vi går glip af yderligere aktiviteter til fordel for andre lande. Det er altså en mere vidtgående forholdsregel, vi foreslår, end den senere delvise ophævelse af anlægsstoppet, som jeg forstår regeringen bebuder.

Forslagsstillerne har ved fremsættelsen været opmærksomme på det store økonomiske pres, som regeringens plan om samtidighed i gennemførelsen af Storebælt og Saltholm — og for så vidt også Øresundsbroen — vil medføre. Vi mener, al logik må tilsige os i Danmark at begynde med den ene store opgave og koncentrere kræfterne om den.

De lovforslag, som dette forslag gerne skulle fremkalde, vil kunne vedtages hurtigt og uden at foregribe drøftelser af andre

store trafikprojekter, herunder Saltholm lufthavn og de store vejarbejder i tilknytning til broen København-Malmø. Den hurtige påbegyndelse af Storebæltsbroen uden samtidig påbegyndelse af Saltholm vil bane mulighed for en fornuftig prioritering af de store trafik anlæg. Man vil hermed imødegå det pres, der kan opstå, hvis Øresundsbroen, dennes vejanlæg, Saltholm lufthavn og Storebæltsbroen skal gennemføres samtidig. Jeg skal hermed anbefale forslaget til folketingets velvillige og hurtige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ophævelse af lov om mindstepriser for fisk.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 61) findes i tidenden sp. 692, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 123).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Formanden: Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

Anden behandling af forslag til lov om ophævelse af lov om udførsel af fisk og fiskevarer.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 62) findes i tidenden sp. 692, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 123).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen. Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes tekst, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.