

Forslag

til

Lov om anlæg af en bro over Storebælt.

Fremsat den 16. januar 1973 af *ministeren for offentlige arbejder*.

Anlægget.

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at lade virksomheden Statsbroen Storebælt, jfr. § 5, anlægge en bro over Storebælt.

§ 2. Anlægget udføres som en højbro over Østerrenden og en lavbro over Vesterrenden med sekssporet motorvej med nødspor og to jernbanespor. Højbroen udføres med forløbet gennemsejlingsmulighed.

§ 3. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at lade nødvendige tilslutningsanlæg m.v. for veje og jernbaner udføre og i forbindelse hermed lade foretage flytning af Korsør og Nyborg jernbanestationer.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter, hvilke dele af det samlede anlæg der henføres til broanlægget, statsbaneanlægget og motorvejsanlægget.

§ 4. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at indstille Danske statsbaners færgefart over Storebælt, når broen er anlagt.

Forvaltningen.

§ 5. Ministeren for offentlige arbejder opretter en særlig, statslig forvaltningsvirksomhed, kaldet Statsbroen Storebælt, som skal forestå projekteringen, som byggherre opførelsen samt driften af broanlægget.

Min. f. off. arb. j. nr. A.X-1.

§ 6. Virksomheden fører selvstændigt drifts- og kapitalregnskab. Virksomhedens aktiver og passiver adskilles regnskabsmæssigt fra statens almindelige kapitalregnskab. Staten hæfter for virksomhedens økonomiske forpligtelser.

Stk. 2. Virksomhedens disponible kapital anbringes adskilt fra statsformuen i øvrigt.

§ 7. Virksomhedens egenkapital består af de bidrag, der indskydes af statskassen, samt henlæggelser, der foretages, efter at broen er taget i brug.

Stk. 2. Fremmed kapital kan tilvejebringes ved inden- eller udenlandske lån, der optages efter forhandling med økonomi- og budgetministeren.

§ 8. Ministeren for offentlige arbejder kan give generelle eller specielle instrukser og direktiver for virksomheden. Han kan kræve bestemte grupper af eller enkelte bestemte sager forelagt til afgørelse.

§ 9. Virksomheden ledes af en styrelse og af en direktør, der har den daglige ledelse.

Stk. 2. Styrelsen består af 5 medlemmer, der beskikkes for et bestemt tidsrum af ministeren for offentlige arbejder, der blandt medlemmerne beskikker en formand. Et medlem beskikkes efter indstilling fra økonomi- og budgetministeren. Et medlem skal repræsentere særlig sagkundskab om bygge- og anlægsvirksomhed.

Stk. 3. Ethvert af styrelsens medlemmer kan kræve en sag forelagt ministeren for offentlige arbejder til afgørelse.

Afgifter.

§ 10. For broanlæggets benyttelse opkræves afgifter, hvis størrelse med tilslutning af finansudvalget fastsættes af ministeren for offentlige arbejder.

Andre bestemmelser.

§ 11. Ministeren for offentlige arbejder

bemyndiges til ved aftale eller ekspropriation at erhverve fast ejendom, der er nødvendig til gennemførelse af anlæg efter §§ 1-3.

§ 12. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at iværksætte forundersøgelser og påbegynde anlæggets projektering inden oprettelsen af Statsbroen Storebælt. De udgifter, der afholdes inden virksomhedens oprettelse, optages efter oprettelsen i virksomhedens status.

Bemærkninger til lovforslaget.

Almindelige bemærkninger.

Spørgsmålet om anlæg af en fast forbindelse over Storebælt er behandlet i betænkning nr. 237/1960 fra kommissionen angående en Storebæltsbro, i betænkning nr. 508/1968, afgivet af et arbejdsudvalg, og i en rapport af november 1972 fra det den 9. september 1970 nedsatte „Teknisk udvalg vedrørende en fast Storebæltsforbindelse“. Rapporten foreligger i 3 bind, hvoraf det første omfatter udvalgets tekniske undersøgelser, det andet udvalgets trafikøkonomiske undersøgelser samt udvalgets konklusioner og det tredje indeholder tegningsmateriale. Et fjerde bind vil fremkomme og indeholde en nærmere redegørelse for tilrettelæggelsen og resultaterne af foretagne trafikanalyser.

Teknisk udvalgs opgave var at foretage en anlægsteknisk, trafikal og økonomisk undersøgelse af og sammenligning mellem de mulige former for anlæg af en fast forbindelse over Storebælt. Udvalget har endvidere haft til opgave at foretage en tilsvarende undersøgelse af og sammenligning mellem de mulige former for anlæg af en fast forbindelse mellem Jylland og Sjælland via Samsø.

Det er regeringens opfattelse, at der nu foreligger et så fyldigt materiale til bedømmelse af spørgsmålet om, hvor, hvorledes og hvornår en fast forbindelse — eller den første, faste forbindelse — mellem det vestlige og det østlige Danmark bør etableres, at sagen nu kan forelægges lovgivningsmagten til afgørelse.

På grundlag af det således foreliggende materiale er nærværende forslag til lov om anlæg af en bro over Storebælt udarbejdet.

Teknisk udvalg konkluderer i sin indstilling i, at den første, faste forbindelse mellem Øst- og Vest-

danmark bør anlægges over Storebælt, og at denne bør anlægges så hurtigt, som det er teknisk muligt. Regeringen deler denne opfattelse. De undersøgelser, som udvalget har foretaget, viser, at det ikke vil være samfundsøkonomisk velmotiveret som første forbindelse mellem landsdelene at vælge løsningen med en fast vejforbindelse på strækningen Jylland-Samsø og en færgeforbindelse Samsø-Røsnæs. Denne mulighed ville isoleret bedømt ikke indeholde nogen forbedring af den kollektive trafik, og en supplerende jernbaneforbindelse mellem landsdelene måtte derfor komme ind i billedet. Udvalget har påvist, at en forbindelse via Samsø må anlægges som en fast forbindelse på hele strækningen Sjælland-Samsø-Jylland, hvis den skal få nogen mærkbar samfundsøkonomisk betydning. En sådan forbindelse kan imidlertid tænkes at indgå som et senere led i en etapevis udbygning af de faste øst-vestforbindelser.

Anbefalingen af at anlægge en fast forbindelse over Storebælt så hurtigt, som det er teknisk muligt, er baseret på omfattende økonomiske vurderinger, der éntydigt viser, at det såvel samfundsøkonomisk som driftsøkonomisk bedømt er en sikker, rentabel investering at udføre denne forbindelse. Beregningerne er baseret på en fiktiv færdiggørelsesdato, nemlig den 1. januar 1980. Da udførelsen af anlægget minimalt må skønnes at kræve ca. 8 år samt en projekteringsperiode på ca. 2 år, følger det heraf, at en beslutning om anlæggets gennemførelse bør træffes nu, og at projektering og anlæg bør fremmes straks.

Teknisk udvalg har undersøgt og vurderet en række muligheder for, hvorledes en fast forbindelse kan etableres. Såvel bro- som tunnelanlæg kan

komme på tale. Der kan være tale om at udføre en forbindelse enten for jernbane og/eller for vejtrafik, og disse forbindelser kan kombineres eller udføres separat. De forskellige besejlingsmæssige forhold i Vesterrenden og Østerrenden i Storebælt kan begrundes, at en bro opføres som højbro på den østlige strækning, men som lavbro på strækningen mellem Fyn og Sprogø. Udvalgsrapporten opdeler mulighederne i 3 grupper:

- a) Projekter, der ved udførelsen påregnes fuldt udbygget for vej og jernbane.
- b) Projekter til en såkaldt biltogsforbindelse, det vil sige en jernbaneforbindelse til betjening af dels de almindelige person- og godstog, dels særlige tog til overførsel af motorkøretøjer på jernbanevogne.
- c) Et projekt, der forudsætter adskilte anlæg for vej og jernbane.

Det er regeringens opfattelse, at man blandt de foreliggende undersøgte og vurderede alternative projekter bør vælge *en kombineret jernbane- og vejbro med 2 jernbanespor og 6 motorvejsspor*, udført som højbro over Østerrenden og som lavbro over Vesterrenden. Valget er baseret på de følgende betragtninger.

Fra regeringens side må det anses for et ubetinget krav til den første, faste forbindelse mellem landets østlige og vestlige del, at der ikke ved anlæggets etablering sker en forringelse af den kollektive trafik — det vil i denne forbindelse sige jernbanetraffikkens — konkurrenceevne i forhold til den individuelle trafik. Tværtimod må det være et væsentligt formål med anlæggets etablering at fremme den kollektive trafikks muligheder. Dette mål nås fuldt ud ved den valgte løsning.

Ved vurderingen af lovforslagets løsning i forhold til biltogsløsningen må det fremhæves, at Teknisk udvalg er kommet til det utvetydige resultat, at begge muligheder er klart rentable. Udvalget er nået til denne konklusion på grundlag af en ganske bred samfundsøkonomisk betragtning. Imidlertid har regeringen ved siden af disse betragtninger, som man fuldt ud erkender er meget væsentlige, tillige ved sin afgørelse måttet lægge vægt på visse forhold, som ikke har indgået i udvalgets overvejelser. Det kommer herved ikke mindst i betragtning, at biltogsløsningen, der indebærer en total koncentration af den samlede jernbane- og biltrafik over bæltestet på ét spor i hver retning, må anses for meget sårbar i situationer, hvor tekniske svigt i det rullende materiel, sikringsanlæg eller andre faste anlæg måtte opstå.

Det må videre antages, at det efter de sidste snes års debat om anlæg af en Storebæltsforbindelse i brede kredse ville synes mindre forståeligt, om der udføres en fast forbindelse over bæltestet uden direkte adgang for biltrafikken. Teknisk udvalg har som grundlag for sine beregninger opstillet én prognose for biltrafikken over Storebælt, uafhængig af hvilken teknisk løsning, der måtte blive tale om. Man har med andre ord forudsat, at biltrafikken — under forudsætning af en given overførselsomkostning — bliver den samme, uanset om man har en fast forbindelse, hvor bilerne selv kan køre over, eller en løsning, hvor bilerne overføres med biltog. Det er fuldt forståeligt, at udvalget har gjort sådan, når henses til den meget beskedne forskel i overførselstiden for de to løsninger. På den anden side kan man ikke se bort fra, at en ikke uvæsentlig del af trafikkanterne af flere forskellige grunde muligvis ville finde biltogsalternativet mindre tiltrækkende end et alternativ, hvor bilerne selv kan køre over bæltestet. I samme grad som dette er tilfældet, bortfalder grundlaget for udvalgets forudsætninger om samme trafik over Storebælt i de to tilfælde, og dermed forskydes også grundlaget for udvalgets økonomiberegninger.

I regeringens valg er endeligt indgået hensyntagen til det påkrævede i, at der nu træffes endelig beslutning om Storebæltsforbindelsens etablering, og det er regeringens vurdering — også på basis af det netop foran anførte — at lovforslagets løsning vil være bedst egnet til at samle så bred tilslutning til anlæggets iværksættelse som mulig.

Anlægget foreslås som nævnt udført som højbro over Østerrenden og lavbro over Vesterrenden. Alle rede folkeretlige grunde nødvendiggør, at broen over Østerrenden udføres således, at principielt selv de største for tiden eksisterende skibe kan passere uhindret.

På basis af de foreliggende oplysninger har udenrigsministeriet og dettes folkeretsrådgiver ment, at Storebælts Vesterrende må karakteriseres som et sekundært sejløb, og at Danmarks folkeretlige forpligtelser ikke vil blive tilsidesat ved, at sejlads gennem dette sejløb afskæres af en lavbro. Det må derfor anses for forsvarligt at etablere en lavbro over Vesterrenden. Da den foretagne retlige vurdering er baseret på en dansk bedømmelse af faktiske forhold, er det regeringens agt, når en beslutning om anlæggets udførelse måtte foreligge, at give de interesserede fremmede lande adgang til at fremsætte eventuelle indsigelser. Den frist, der må gives til reaktion, en frist, der i øvrigt ikke er bindende for modtagerlandene, kan ikke sættes til mindre end ½-1 år. Uanset iagttagelsen af denne procedure

mener man dog at burde fremme forundersøgelser og projektering straks.

Selv om folkeretlige regler ikke er til hinder for spærring af Vesterrenden for sejlads, kan et sådant anlæg betyde en vis ulempe for skibsfarten. Den helt overvejende del af skibstrafikken gennem Storebælt går gennem Østerrenden. Antallet af skibspassager her er ca. 400 pr. uge, og på basis af foreliggende oplysninger passerer hele den gennemgående trafik gennem Østerrenden. I Vesterrenden skønnes antallet af passager til mellem 15 og 25 ugentlig. Der er alene tale om trafik med dansk havn som mål, særlig trafik til Nyborg og Svendborg. Med få undtagelser drejer det sig om skibe på under 800 t brutto. Da forskellen i anlægsudgift mellem en højbro og en lavbro på denne strækning er af størrelsesordenen 700 mill. kr., kan det ikke af hensyn til denne meget begrænsede skibstrafik anses for forsvarligt at vælge en højbro.

Om anlæggets udformning skal i øvrigt bemærkes, at der kun skabes tilfredsstillende forhold for jernbanetrafikken med et dobbeltspor. Vejbanen bør på basis af de foreliggende trafikprognoser ikke dimensioneres med mindre end 6 vognbaner, hvorved fornøden kapacitet til dækning af trafikbehovet en rimelig tid frem må anses for tilvejebragt. Dette er endvidere i overensstemmelse med den kapacitet, som de tilsluttende motorvejsanlæg kan forventes at få indenfor et nærmere åremål.

Det er ikke anset for rigtigt at binde broanlæggets udformning yderligere i lovteksten. De kommende forundersøgelser og projekteringen er nødvendigt grundlag for at give anlægget den rette, mere detaljerede udformning under hensyntagen til økonomiske og funktionelle faktorer.

Overslaget for broanlægget andrager en sum på godt 3 mia. kr. Såfremt forundersøgelser og projektering kan påbegyndes 1. juli 1973, kan disse aktiviteter antages af medføre udgifter på 35 mill. kr., 75 mill. kr. og 40 mill. kr. i finansårene 1973-74, 1974-75 og 1975-76. Egentlige anlægsarbejder anslås til henholdsvis 75 mill. kr. og 150 mill. kr. i finansårene 1975-76 og 1976-77.

De løbende omkostninger ved at drive det færdige anlæg er budgetteret til 15 mill. kr. årlig, hvortil kommer 4 mill. kr. ved opkrævning af takster.

Spørgsmålet om, under hvilken form broanlægget bør drives, har givet anledning til en række overvejelser.

Lovforslaget går ud på, at Storebæltbroen skal drives som en særlig statsvirksomhed.

Det har ved valget af organisationsform for anlæg og drift af broen været naturligt indledningsvis at overveje, om man bør lade staten løse opgaven, eller

om denne helt eller delvist bør overlades til private kapitalinteresser.

Regeringen er af den opfattelse, at afgørende grunde taler for, at en for landet som helhed så vital virksomhed som det trafikale bindeled for såvel den kollektive som den individuelle trafik mellem landets vestlige og østlige del bør være en ren statslig opgave. Der må haves fuld sikkerhed for, at ikke uvedkommende økonomiske udbyttehensyn på nogen måde kommer til at påvirke virksomhedens beslutninger i driftsmæssig og takstmæssig henseende. Beslutningen om at bygge broen er båret af tungtvejende samfundshensyn af vidt forskellig art. Sikkerhed for efter anlæggets ibrugtagning at kunne tilgodese dette samlede kompleks af hensyn på en fleksibel måde, der kan afstemmes med den til enhver tid nødvendige, politiske vurdering af, hvad samfundets tarv kræver, opnås lettest ved at lade staten forestå opgavens løsning. De bedste og strengeste koncessionsregler kan ikke erstatte den direkte indsigt i og kontrol med virksomhedens samtlige forhold, som et ubeskåret ejerforhold indebærer.

Omvendt er der ikke afgørende grunde, der taler for at overlade opgaven til private kapitalinteresser. Virksomheden vil få en meget stærk monopolstilling. Det privatkapitalistiske systems sikkerhedsventil: konkurrencemomentet mangler derfor i dette tilfælde. Derimod vil begrundelsen for privatkapitalens engagement: udsigten til et udbytte være til stede med fuld styrke.

Heller ikke ønsket om at tiltrække udenlandsk kapital kan begrunde, at staten fralægger sig opgaven. Det er for lovforslaget lagt til grund, at en lånefinansiering til specielt denne opgaves løsning er mulig og en rigtig vej at gå. Storebæltbroen bør ikke være et spekulationsobjekt. Den kapital, som skal investeres i den, bør efter regeringens opfattelse ikke kunne trække en gevinst ud af virksomheden, der overstiger den rente, som til enhver tid må ydes for at fremskaffe lånekapital med fuld sikkerhed. Der foreligger ikke en situation, hvor der er tale om at løbe en risiko. I øvrigt er lovforslaget motiveret i den hovedbetragtning, at anlægget såvel samfundsøkonomisk som driftsøkonomisk bedømt er et rentabelt foretagende.

Idet regeringen således er af den opfattelse, at Storebæltbroens bygning og drift er en statsopgave, bliver spørgsmålet dernæst, hvilke grundhensyn der bør være bestemmende for de regler, der fastlægges for denne statslige forvaltningsvirksomheds organisation og funktion.

Det må ved overvejelserne heraf i første række tages i betragtning, at forbindelsen skal tjene al slags landtrafik: jernbane- og biltrafik, gods- og

persontransport. Det er derfor hverken rimeligt eller hensigtsmæssigt at placere broens administration som enten et rent jernbaneanliggende eller som et rent vejanliggende.

En opgave som den foreliggende må endvidere principielt ønskes løst på en sådan måde, at de samlede indtægter og udgifter ved virksomheden nøje kan opgøres. En regnskabsmæssig og deraf ofte følgende administrativ opdeling af opgaver og funktioner, der éngang er sammenlagt, er ofte forbundet med betydeligt besvær. Vigtige hensyn taler imidlertid for en regnskabsmæssig separering.

Som anført hviler en beslutning om bygning af Storebæltbroen på det grundlag, at der såvel samfundsøkonomisk som privatøkonomisk er tale om en rentabel virksomhed. Brugere kan og bør følgelig betale, hvad den koster.

Omvendt bør takstfastsættelsen foretages på et grundlag, der skaber sikkerhed for, at man ikke utilsigtet pålægger brugerne en særskat, hvilket tilfældet vil være, hvis man sætter højere takster end nødvendigt for en udgiftsdækning. Om man måtte mene, at rimelighed taler for en vis overdækning, er en anden sag. Man skal i hvert fald kunne klarlægge, hvor stor en sådan er. Det må herved tages i betragtning, at udløbet af en fikseret afskrivningsperiode for anlægget kan forventes at falde på et tidspunkt, på hvilket trafikintensiteten er vokset stærkt. En pludselig, voldsom reduktion i taksterne vil alene af trafikale grunde kunne være u hensigtsmæssig. Efter afskrivningsperiodens udløb kan det derfor naturligt komme i betragtning gennem henlæggelser fra overskuddet af Storebæltbroens drift at fremskaffe kapital til fortsat udbygning af de faste øst-vestforbindelser.

En tredje vigtig faktor må tages i betragtning ved valg af organisationsform, nemlig hensynet til kapitaltilførslen. Der må foretages en vurdering af, hvorvidt den form, man vælger, indebærer fornødent incitament for långiverne til at engagere sig, og om der foreligger fornøden sikkerhed.

Det sidstnævnte punkt fordrer, at statens ubetingede hæftelse utvetydigt fastslås. Der er ingen grund til at operere med en konstruktion om statsgaranti, hvis det ikke i øvrigt er nødvendigt hæftelsesmæssigt at adskille broanlæggets formue fra den øvrige statsformue. Man kan da spørge, om der for långiverne uden denne adskillelse foreligger fornøden tilskyndelse til at investere i netop denne virksomhed. En sådan tilskyndelse må anses at foreligge, hvis man klart kan angive, hvilket bestemt formål kapitalen skal anvendes til finansiering af, samt dokumentere, at der er et samfundsøkonomisk og driftsøkonomisk sundt grundlag for at iværk-

sætte netop denne opgave. Der bliver tale om en væsentlig anden disposition end ydelse af et almindeligt statslån, der efter statens frie valg kan bruges til finansiering af statens samlede forpligtelser. Der kan næppe herske tvivl om, at de samlede danske låntagningsmuligheder i udlandet under nogenlunde gunstige markedsforhold vil kunne forøges væsentligt herved, idet man kombinerer udnyttelsen af den interesse, som udenlandske obligationskøbere må antages at have i et projekt som Storebæltbroen med fuld sikkerhed for kapitalen.

Disse tre hovedfaktorer: hensynet til broanlæggets sammensatte funktion, hensynet til en klar og separat regnskabsføring med deraf følgende klart grundlag for takstfastsættelsen samt hensynet til lånemulighederne har dikteret den form, som man i lovforslaget har valgt for anlæg og drift af Storebæltbroen.

Det fremgår af, hvad der er anført om driftsformen, at der forudsættes betalt afgifter for benyttelsen af broen. Såvel jernbanetrafikken som vejtrafikken skal bidrage. For statsbanernes vedkommende vil den praktiske måde for afgiftsbetaling være, at statsbanerne betaler en samlet, årlig sum for benyttelse af broen. Statsbanerne kan på basis heraf indregne passageafgiften i den samlede jernbanebilletspris, henholdsvis godstakst.

På basis af de beregninger, som foreligger i Teknisk udvalgs rapporter, kan man — på grundlag af pris- og lønforholdene i 1971 — påregne en væsentlig lavere broafgift end de nuværende færgetakster. Takstfastsættelsen vil i øvrigt i kraft af den for broanlægget valgte driftsform kunne bringes i harmoni med de trafikpolitiske hensyn, som man ønsker at varetage. Væsentligt er det imidlertid som ovenfor anført, at der for virksomheden foreligger et selvstændigt og fyldestgørende regnskab, således at man til enhver tid klart kan konstatere, hvorledes indtægterne forholder sig til udgifterne.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Til §§ 2-3.

Det foreslås i loven alene at angive rammerne for anlægget. Ved bestemmelsen om, at højbroen skal udføres med fornøden gennemsejlingsmulighed, tilkendes det fra lovgivningsmagtens side, at Danmark vedstår sine folkeretlige forpligtelser til at bevare fri passage for skibstrafikken. Ved gennemsejlingsfagenes dimensionering må det tages i betragtning, at nyere skibstyper tenderer mod at kræve mindre højde og større bredde. Gennem den i de almindelige bemærkninger omtalte notificationsprocedure vil disse forhold muligt blive belyst, og det må anses for naturligt i projekteringen at kunne

tage hensyn til de seneste oplysninger, der måtte kunne tilvejebringes.

Lavbroen vil kun få en gennemsejlingshøjde på 6 m. Skibe af nogen betydning kan således ikke passere.

Dæmnings- og tilslutningsstrækninger udføres med en maksimalstigning på 17 0/00.

Overslaget for anlægget andrager som nævnt godt 3 mia. kr., der på hovedposterne kan opdeles således:

	Mill. kr.
Højbro	2000
Lavbro	840
Jernbaneanlæg, herunder stationsflytninger	150
Anlæg på Sprogø	25
Tilslutningsanlæg for veje	30

Jernbaneanlæg på Sjælland og Fyn samt de særlige jernbaneanlæg (spor, sikringsanlæg m. v.) på strækningen over bæltet forudsættes at skulle betragtes som rene statsbaneanlæg. Udgifterne til disse anlæg tænkes følgelig afholdt på statsbanernes anlægsbudget ved forhøjelse af dettes ramme og således ikke inddraget under broanlæggets aktiver. Det må af praktiske grunde også foretrækkes, at statsbanerne selv etablerer, vedligeholder og fører tilsyn med disse særlige anlæg, også på strækningen over bæltet.

Afgrænsningsspørgsmål mellem broanlæg, vejanlæg og statsbaneanlæg vil opstå. Lovforslaget forudsætter, at disse spørgsmål løses ved ministeren for offentlige arbejders resolution.

Til § 5.

I de almindelige bemærkninger er der redegjort for grundene til, at Storebæltbroen foreslås administreret som en særlig, statslig forvaltningsvirksomhed. § 5 instituerer denne.

Det er anset for rigtigt at foreslå en organisation, der både kan fungere i anlægsperioden og efter anlæggets ibrugtagning. Det er sandsynligt, at organisationen i personel henseende skal bemandes forskelligt i de to perioder, men samme organisationsramme skønnes anvendelig. Det primære mål må imidlertid være at skabe en egnet organisation for anlægsperioden, idet en nærmere overvejelse om organisationsdetaljer i driftsperioden kan ske, inden anlægget tages i brug om en halv snes år.

Til § 6.

Bestemmelsen danner grundlaget for skabelsen af Statsbroen Storebælt som en økonomisk enhed, der utvetydigt kan separeres fra statsformuen i øvrigt. Dette punkt er centralt såvel i relation til långivere som i relation til brugerne, idet den klart udskilte regnskabsføring er en nødvendig forudsætning for at foretage en takstfastsættelse, der stemmer med de

trafikpolitiske mål, som landets ansvarlige myndigheder bestræber sig på at nå på et givet tidspunkt.

Bestemmelsen om statskassens hæftelse er for så vidt overflødig, da det er klart, at den samlede statsformue hæfter for hver enkelt gren af den samlede statsvirksomhed. Af hensyn til långiverne vil det imidlertid være værdifuldt at kunne henvise til en klar lovbestemmelse, hvori statskassens hæftelse er fastslået.

Særligt virksomhedens adgang til selvstændig lånoptagelse gør det nødvendigt at foreskrive, at virksomhedens kapital ikke skal anbringes som statsformuen i øvrigt. Optage et lån på gunstige vilkår, må midlernes renteafkast m. v., indtil kapitalen er brugt, komme virksomheden til gode.

Til § 7.

Bestemmelsen angiver, at egenkapitalen enten kan hidrøre fra indskud fra statskassen i øvrigt eller fra henlæggelser.

I stk. 2 fastslås, at lånoptagelser må godkendes således, at virksomhedens lånoptagelser i fornødent omfang kan indpasses i statens samlede lånepolitik.

Til § 8.

Det har for regeringens valg af driftsform været et tungtvejende hensyn, at landets parlamentariske myndigheder bevarer ubeskåret kontrol med anlæggets drift og vilkårene for dets benyttelse. I § 8 lovfæstes dette. Det almindelige over- og underordningsforhold i forvaltningen gælder i forholdet mellem minister og virksomhed.

Til § 9.

Virksomhedens organisation forudsættes begrænset mest muligt.

Under anlægget vil organisationens primære funktion blive en styring af den samlede byggeproces. Derimod mener man, at virksomheden principielt bør skaffe sig fornøden projekterings- og tilsynsbistand fra sagkyndige, selvstændige firmaer, idet opbygning af en stor projekterings- og tilsynsorganisation for en tidsbegrænset opgave må anses at ville skabe unødige vanskeligheder både ved opbygningen af organisationen og ved dens senere afvikling. Efter opgavens art vil det ikke være muligt i alle detaljer forud at fastlægge den endelige arbejdsfordeling mellem virksomhedens egen medarbejderstab og købt ekspertise. Sigtet ved fastlæggelse af denne arbejdsfordeling må imidlertid være som netop angivet.

Det følger af virksomhedens status som en statsvirksomhed, at der er fuld, sædvanlig normeringsmæssig kontrol med personaleansættelser. Lovgivningsmagten vil således på bevillingslovene have

adgang til at følge den fulgte linje under organisationens opbygning.

Det samlede, fastansatte personale vil i anlægsperioden blive søgt holdt inden for et antal af 25.

Hovedledelsen er søgt koncentreret i en fåtallig styrelse, der med bistand af en direktør kan følge arbejdet og bære ansvaret for de trufne dispositioner.

De tre medlemmer af styrelsen forudsættes at repræsentere ministeriet for offentlige arbejders departement, generaldirektoratet for statsbanerne og vejdirektoratet. Som formand forudsættes beskikket enten departementets repræsentant eller det medlem, som repræsenterer særlig sagkundskab om bygge- og anlægsvirksomhed.

Såfremt direktøren ansættes som statstjenestemand, må en åremålsansættelse anses for en naturlig løsning. Lovforslagets § 9, stk. 2, udelukker imidlertid ikke en kontraktansættelse.

Til § 10.

Størrelsen af de afgifter, som skal betales for broens benyttelse, foreslås fastsat af ministeren for offentlige arbejder, men med forudgående tilslutning fra finansudvalget.

Til § 12.

Efter regeringens opfattelse bør Storebæltsbroens etablering nu fremmes uden ophold. Inden en særlig virksomhed kan være dannet, vil der gå nogen tid. Igangsættelse af forundersøgelser og projektering bør imidlertid ske straks. I § 12 foreslås der givet hjemmel til, at ministeren straks indenfor den bestående forvaltnings ramme kan sætte disse arbejder igang. De udgifter, der i denne indledende fase afholdes, bør imidlertid af regnskabsmæssige grunde betragtes som et indskud af de almindelige statsmidler i broanlægget og derfor optages i status for Statsbroen Storebælt, når denne er dannet.