

[Fuglsang.]

slut med hensyn til, hvad privat og offentlig virksomhed kan gøre. Nordjylland havde for ikke så længe siden dels en helt privat trafiklinje, der betød ganske umådelig meget, nemlig Det Forenede Dampskibs-Selskab, dels har vi et halvprivat selskab, som jo ikke er særlig populært hos hr. Glensgård, nemlig SAS, og dels har vi direkte offentligt de danske statsbaner. Hvem kan Nordjylland bygge på? Hvem kan andre landsdele bygge på? Det er trods alt i sidste instans dem, der drives af det offentlige. Hvis det er private, så er det for det første et lotterispil, for det andet er det jo på ingen måde billigere for befolkningen, det viser jo de regnskaber, som de private selskaber bringer hjem; det er ikke billigere for befolkningen, end skatteblanketterne er.

Christophersen (V):

Jeg er blandt dem, som vil stemme for det forslag, der her er til anden og sidste behandling, og jeg vil gerne gøre det med begrundelser, som meget ligner dem, der blev fremført af fru Grethe Philip.

Trafikministeren talte om, at det jo var en rentabel forbindelse, vi ville få. Jeg er ikke sikker på, at det er helt rigtigt, men det er jo muligt, det afhænger lidt af, hvad det er for en rentefod, man opererer med, hvilke beregninger man foretager, og det afhænger også noget af de beregningsforudsætninger, man gør sig. Men jeg mener i og for sig, at det er en ret irrelevant betragtning, for det afgørende spørgsmål må vel være, om det danske samfund på nuværende tidspunkt overhovedet har råd til at anvende sine begrænsede, sine knappe ressourcer på et projekt af denne karakter, eller om de skal bruges til andre investeringer. Det, som man efter min opfattelse kommer til at vælge mellem, er, om man vil have en indenlandsk Storebæltskonjunktur, et udpræget offentligt forbrug uden valutagivende perspektiver, eller om man i stedet for vil sikre, at de ressourcer, som vi altså her taler om, af en størrelsesorden på 5-6, måske 7 mia kr., bliver anvendt til investeringer i de valutaskabende erhverv, som vi jo ellers alle sammen er enige om har behov for al tænkelig støtte.

Mit synspunkt er altså for det første det, at vi ikke kan bruge midlerne to gange, og

derfor står vi over for et samfundsøkonomisk valg. Det skal også være lidt af et svar til hr. Glensgård, for hr. Glensgårds dagsorden løser jo ingen problemer. Om det er det offentlige, eller det er private, der finansierer det, er jo samfundsøkonomisk fuldkommen ligegyldigt. Det er et cigarkassesystem, man dér opererer med, men det ændrer jo ikke ved det forhold, at hvis projektet går i gang, ja, så vil det naturligvis føre til, at vi bruger ressourcer på det projekt, at vi trækker valutarisk kredit.

Det andet, jeg vil sige, er, at sådan som projektet vil belaste de offentlige budgetter, ja, så kommer vi ikke uden om, at det allerede i 1977-78 er ca. 80-90 mill. kr., vi taler om, og så vokser tallene rask til 225-250 mill. kr., 300-330 mill. kr., og når vi når op omkring årtuskiftet, så er det en halv milliard kroner om året, som altså skal bruges til det her projekt. Jeg ville da godt vide, hvad finansministeren tænkte om det, men det skal jeg ikke spørge ham om, for det tror jeg næsten jeg kan gætte mig til. På et tidspunkt hvor vi i øvrigt står over for at skulle drøfte den offentlige udgiftspolitik for de kommende år, og hvor vi jo uundgåeligt vil være på jagt efter mange, også meget beskedne besparelsesmuligheder, så finder jeg det overordentlig uheldigt, at de offentlige anlægsbudgetter hermed får en så stor og urørlig del på grund af Storebæltsprojektet.

Til sidst om den udenlandske låntagning: ja, det er rigtigt, som trafikministeren siger, at man skal ud og låne midlerne; men spørgsmålet er for det første: kan man låne dem? Kan vi låne disse midler ud over de midler, vi i øvrigt skal ud og låne? Det næste problem er det, fru Grethe Philip ganske rigtigt rejser: hvad med rente- og afdragsbetalingen? Er det rigtigt, at vi nu pådrager os yderligere prioritetsforpligtelser? Efter min opfattelse er det det ikke, og derfor kan jeg ikke lade være med at se denne debat og hele spørgsmålet i sammenhæng med den almindelige drøftelse af, hvordan vi klarer vores dybt alvorlige økonomiske problemer. Jeg vil godt lægge trafikministeren og den øvrige regering på sinde at være opmærksom på, at den sammenhæng kunne der måske også være. Derfor synes jeg, ministeren skal være tilbageholdende med straks her og nu at afgive løfte om, at lige så snart