

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil godt takke hr. Tommy Dinesen for en meget præcis og kontant angivelse af, hvordan problemerne hænger sammen. Hr. Tommy Dinesen har jo arbejdet meget med dette og har styr på disse ting, hr. minister, så jeg tror, at der også i ministeriet er adskillige skuffer, der indeholder materiale, som meget hurtigt kan klargøre, at tingene hænger sammen, som hr. J. K. Hansen og hr. Tommy Dinesen har redegjort for her i dag, omkring økonomien.

Men det, der virkelig bekymrer mig, er den nuværende trafikminister, som jo har givet en redegørelse tidligere i dag og jo svang sig meget højt op, navnlig i henseende til at beskrive de lyksaligheder, der opstår, når man knytter landsdele tættere sammen. Der er masser af sandheder i det, så jeg kan ikke forstå, hvis ministeren virkelig vil lægge ryg til, at nu skal der ingenting ske.

DSB har ikke krav på som DSB at få besked her og nu, men borgerne har krav på, at DSB kan planlægge. Borgerne har krav på, at erhvervslivet er i stand til at få den lempeligste forbindelse, den letteste, mest effektive forbindelse inden for de givne ressourcer og muligheder, vi nu engang har. Dertil hører også, at vi må foretage en modernisering af overfarten, men jeg synes, det vigtigste er at slå fast, at selv om man skulle beslutte sig for en fast forbindelse på et eller andet tidspunkt – jeg mener, det bliver et godt stykke på den anden side af år 2000 – er i hvert fald denne 1. etape fornuftig og samfundsøkonomisk relevant. Det er simpelt hen en god måde at få effektiviseret overfarten på.

Jeg takker for det flertal, der er for dette forslag. Jeg er dog ked af, at man ikke kunne tage skridtet fuldt ud og tage afsked med den brolov, som vi godt ved ikke bliver til noget, men det gør ikke så meget. Det er vigtigere, at vi kommer i gang med den anden sag, og det skulle der være flertal for.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg var naturligvis ikke meget lykkelig for hr. J. K. Hansens sidste indlæg, men jeg vil nu, da jeg har et lyst sind, foretrække at hæfte mig ved tilsagnet om et grundigt udvalgsarbejde, og under dette kan vi jo så lære af hinanden. Jeg ser frem til hr. J. K. Hansens

forelæggelse af, hvordan han frem til år 2000 vil forrente og afdrage en investering, hvis nyttevirkning starter i 1989, som indbringer 50 mill. kr. om året, og som har kostet ikke under 650 mill. kr. Men kommer vi til det resultat, at det kan lade sig gøre, er jeg selvfølgelig lige så åben, som jeg håber hr. J. K. Hansen vil være, hvis vi kommer til det modsatte resultat.

Meningen med en første behandling og derefter en udvalgsbehandling er vel ikke, at det skulle være forkert at konstatere, hvilket flertal der kan tælles op i dag; det må sandelig være meningen, at man bør fordybe sig en hel del i disse ting og forbeholde sig sit standpunkt. Selv om man har givet udtryk for sympati for et forslag eller det modsatte, må der arbejdes grundigt med det, og det har jeg altså tillid til at både socialdemokratiets ordfører og øvrige medlemmer af trafikudvalget vil gøre.

Hr. Dohrmann borer i og bliver ved med at spørge om privat finansiering. Jeg har forklaret højt og tydeligt, at selv om en lang række repræsentanter for stærke finanskon-sortier har henvendt sig for at få lov til at overtage finansieringen af en fast forbindelse over Store Bælt, er der til dato ingen, som har anvist den vej, hr. Dohrmann anviser, og som skulle gøre det muligt at låne disse penge uden statsgaranti. Jeg har i mit tidligere indlæg sagt, at skulle sådanne tilbudsgivere dukke op, skal de blive vel modtaget og deres ideer og forslag grundigt efterprøvet, men trods det at det altså ikke er nogen hemmelighed hverken her i landet eller i udlandet, at vi diskuterer disse ting, er der ingen, der har meldt sig med noget sådant.

Når jeg bruger ordet »privatfinansiering«, så mener jeg dermed, at det ikke er finansiering via statskassen, og at det ikke er finansiering fra skatteyderne, men det er finansiering via private banker, pengeinstitutter, koncerner, långivere, hvad som helst, og det er afdrag og forrentning via brugernes afgifter. Det må vistnok være tilladt inden for terminologien at betegne dette som privatfinansiering.

Det er efter min bedste overbevisning og hukommelse ikke korrekt, at de beløb, der har været optaget på en række finanslove under posten Statsbroen Store Bælt, har været til finansiering. Det har udelukkende været til undersøgelsesarbejde og administrati-