

[Ministeren for offentlige arbejder]

socialt eller politisk kan være spor interesse-ret i.

Til sidst er der spørgsmålet: har vi råd til det? Hr. Bilgrav-Nielsen påstår fanatisk, at det har vi ikke, og at der er tale om en prioriteringsdebat. Jeg benægter det. Jeg gentager, hvad jeg sagde før: ikke én anden drifts-udgift i staten vil blive forringet, enten vi bygger den faste forbindelse eller ej, og jeg skal i øvrigt om dette henvise til økonomernes rapport. Den kan hr. Bilgrav-Nielsen naturligvis afvise. Regeringen tilslutter sig den.

Har vi råd til det? Er det en god forretning eller en dårlig forretning? Jeg mener, at bl.a. køen af ivrige långivere foruden økonomernes rapport er et tegn på, at de i hvert fald tror, det er en god forretning. Så sent som i morges havde jeg en første samtale med direktøren for Den nordiske Investeringsbank, men han er kun én ud af en lang række indenlandske og udenlandske fonde, konsortier, banker og andre ivrige långivere, der gerne vil investere i det, fordi de ved, det er en sund forretning. Hvad gjorde vi i 1930'erne, hvor der var en krise, som kradsede – ganske meget voldsommere endda end den nuværende? Da byggede vi både Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen. Det var i 1930'erne, kære medlemmer af folketinget. Har vi fortrudt det? Nej, vi har dubleret dem begge. Jeg ved da udmærket, at der er den forskel på de to nævnte broer og den, vi nu gerne vil gå i gang med, at der nu skal betales for overfarten, medens der ikke bliver betalt for overfarten ved de andre. Men dette forstærker jo bare min pointe, nemlig at de broanlæg, vi lavede i 1930'erne, skulle betales af skatteyderne. Det anlæg, vi gerne vil lave nu, skal altså betales af brugerne og har ingen negativ indvirkning på statsfinanserne.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Politisk er jeg uenig med hr. Bilgrav-Nielsen, også vedrørende en fast forbindelse over Store Bælt, men hverken ministeren eller andre kan bestride, at det, hr. Bilgrav-Nielsen siger om de finansielle forhold og om, hvorvidt staten har råd til at betale for en sådan investering, har hr. Bilgrav-Nielsen ret i. Staten har aldrig haft dårligere råd til at gå ind i en sådan investering, end den har i dag;

hverken den indenlandske eller den udenlandske gæld har nogen sinde været større. Og så sent som i sidste uge vedtog dette folketing et yderligere lån på 60 mia kr.

Men det var faktisk ikke derfor, jeg kom herop. Jeg havde egentlig forventet, at ministeren her i anden omgang ligesom havde draget en konklusion af denne diskussion, for så vidt jeg vurderer den – og den redegørelse, ministeren er fremkommet med, har jo været ret omtalt – er der overhovedet intet nyt kommet frem under den, intet, måske lige bortset fra, at der nu er en risiko for, at regeringen indgår en aftale med socialdemokratiet om, at vi får en forbindelse udelukkende beregnet på jernbanetrafikken, og så er det, jeg godt endnu en gang vil spørge ministeren: var vi så ikke bedre tjent med, at vi ingenting fik, fremfor en sådan løsning, som kun er at betegne som et prestigeprojekt, og som yderligere vil forstærke DSBs monopol?

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Ja, hvis ministeren ikke svang sig op i første omgang, så gjorde han det vel her i anden eller tredje omgang, hvad det nu var, og nu er det altså helt klart, at det er en efterfølgning af forgængerne. Det skal nu forklares og sandsynliggøres, at dette kan man gøre fuldstændig løst fra, hvad der i øvrigt foregår i det danske samfund. Jeg vil gerne henvise til Nyboe Andersen-rapporten side 83, idet ministeren har forsøgt at dække sig ind under de konklusioner, der her blev draget. Hvad er det, der står i Nyboe Andersen-rapporten? Der står især på side 83, at finansieret på de normale markedsvilkår er der betydelig risiko forbundet med at gå ind i dette projekt.

Hvad betyder nu det? Hvordan skal det forstås? Skal det forstås sådan, at det er et fantastisk godt samfundsøkonomisk projekt, eller skal det forstås sådan, at det er et projekt, som man må sætte spørgsmålstejn ved økonomien i? Ja, vel nærmest det sidste. Det er i samme afsnit, Nyboe Andersen-rapporten siger, at det projekt, som er mest robust over for eventuelle ændringer i trafikprognoser, økonomisk grundlag m.v., er det projekt, som koster godt 5 mia kr., nemlig jernbaneforbindelsen med biltog, og når ministeren