

[Bilgrav-Nielsen]

Den økonomiske rapport, jeg omtalte for lidt siden, blev udarbejdet i 1984-kroner. Det totale store projekt på Storebælt, altså den kombinerede løsning, kostede dér 9 mia. kr. Nu kommer man og præsenterer os for det samme projekt til et beløb – i 1985-priser ganske vist, lad os så lægge 1 milliard på, så er vi rundhændede – af ikke 9 mia. kr., men 14 mia. kr. Jeg undrer mig stadig over, hvordan søren man har kunnet bære sig så tosset ad.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg skal blot sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at hvis vi kommer med udgiftskrævende forslag, så anviser vi normalt også dækning for det.

Nu var jeg ikke klar over, at vi skulle have en finanslovdebat her i dag i forbindelse med dette smedemesterforslag fra Fremskridtspartiet, men hr. Bilgrav-Nielsen vil have opdaget på andre områder, hvor hr. Bilgrav-Nielsen har været med til at hæve skattetrykket i dette samfund, at når vi stiller ændringsforslag, så anviser vi også, hvor pengene skal tages fra.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hvor på finansloven eller på Socialdemokratiets ændringsforslag til finansloven kan jeg finde det beløb, som modsvarer ekstraudgiften på 400 mill. kr. til Storebæltsselskabet?

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Vi er tilbage i talerrækken.

Arne Melchior (CD):

Jeg ønsker ikke at bidrage til, at der på baggrund af dette paradeforslag fra Fremskridtspartiet skal føres en egentlig debat om berettigelsen af, fornuften i og andre omstændigheder omkring den faste forbindelse over Storebælt, så jeg skal her i min anden ordførertale kun beskæftige mig med noget af det, hr. Dohrmann sagde i sin svartale, hvor han fastholdt sin tvivl om, at bildelen af den faste forbindelse ville blive overført, fordi han frygtede, at der på et tidspunkt ikke ville være penge til det.

Til denne betragtning to bemærkninger ud over, hvad jeg sagde i første omgang. For det første er det netop i bildelen, der ligger store indtægtsmuligheder, så det ville da være forretningsmæssigt ganske uantageligt at fæste lid til hr. Dohrmann med hensyn til, at kilderne skulle tørre ud netop over for denne overordentlig sunde investering.

For det andet har hr. Dohrmann jo, som jeg påpegede før, i sine bemærkninger sagt, at han har konstateret, at der er masser af penge, og at der er masser af interesse hos private for at opføre netop denne kombinerede faste forbindelse. Hr. Dohrmann vil vel ikke sige, at det kun er til jernbanedelen, han har konstateret dette. Det er altså et citat af noget sludder, der står i bemærkningerne, men det står der nu engang.

Det kan da ikke passe sammen. Man kan da ikke på den måde danse med sine to ben i hver sin retning og dels sige, at man har konstateret, at der er rigeligt med investeringsvillige mennesker til at opføre denne forbindelse, dels bagefter komme og sige: jamen det bliver nok ikke muligt alligevel at finde pengene til den del af det, som i virkeligheden er den mest lønsomme.

Dohrmann (FP):

Hr. Arne Melchior kan kalde det et paradeforslag, han kan kalde det tåbeligt, og han kan kalde det, lige hvad pokker han vil, men der er én ting, hr. Arne Melchior ikke kan tillade sig at gøre, og det er at tale om forretningsmæssige principper samtidig med, at han nævner den aftale mellem regeringspartierne, som hr. Arne Melchior er både far og mor til, for dér er der overhovedet ikke tænkt på forretningsmæssige principper, ikke et øjeblik.

Det fremgik i øvrigt af, hvad hr. J. K. Hansen sagde, for hr. J. K. Hansen sagde, at han ikke troede, vi skulle diskutere finanslov i dag. Dermed indrømmede hr. J. K. Hansen jo samtidig, at hvad forbindelsen, som den er aftalt, skal koste, det er der ikke ofret ret mange øjeblikkes spekulationer på.

Det er derfor, at det er så bittert, at et stort flertal herinde kan gå hen og indgå aftaler om den slags paradeforslag. Som hr. Bilgrav-Nielsen ganske rigtigt sagde, undrer det, at prisen for en opførelse af en fast forbindelse over Storebælt stiger så voldsomt,