

tionsudvikling, der har været i de senere år, kunne tilbagebetale på 30 år. Er realrenten i et sådant regnestykke med disse forudsætninger 4½ pct., så hedder det 32 år. Et andet regnestykke med en realrente på 5 pct. med de samme forudsætninger giver en tilbagebetalingstid på 39 år.

Der bliver fra hr. Steen Gades side spurgt om, hvem der har ansvar for økonomien, hvem der har ansvar for realrenten. Ansvar for realrenten, det har jo måske en herre, vi har talt så meget om i debatten her, eller i hvert fald i en tidligere debat, det har vel Vorherre. Som jeg sagde før, der er ingen i denne sal, heller ikke fru Margrete Auken, der kan skønne over inflationsudviklingen de næste 30 år. Det, man kan tage som udgangspunkt, er det, som hr. Svend Heiselberg redegjorde for: Hvad har realrenten været i Tyskland i de seneste 30 år? Den har været omkring 4 pct. Hvad er forudsætningerne for den danske realrenteafgiftsberegning? 3,5 pct. Hr. Svend Heiselberg redegjorde jo også for, hvad realrenteforrentningen af indeksobligationer er.

For så vidt angår bestyrelsesansvar, da gælder naturligvis dansk rets almindelige culperegulering. Mere er der i virkeligheden ikke at sige om det. Det betyder naturligvis, som det også er beskrevet i lovforslaget, at de to regeringer naturligvis garanterer for de lån, den finansiering, som selskaberne optager.

Mere er der ikke at tilføje til debatten, og det er selvfølgelig bedrøveligt for hr. Steen Gade, at det endnu en gang, for jeg ved ikke hvilken gang, viser sig, at der stadig væk er et meget stort flertal her i Folketinget, der ønsker at gennemføre den forbindelse, fordi de mener, det er rigtigt at gøre det. Ikke mindst er udviklingen i Øresundsregionen primært selvfølgelig baseret på hensyn til udviklingen i København, til beskæftigelses- og erhvervsmulighederne, den kulturelle udvikling i København, og hensynet til at vi på udmærket måde får finansieret nogle ganske glimrende danske landanlæg: motorvej til Kastrup, jernbane direkte til Kastrup, og vi får en forbindelse, der i den grad prioriterer den kollektive trafik, som vel ikke er set med nogen anden form for brugerfinansieret forbindelse nogen sinde.

Vi får en ganske favorabel takst for den kollektive trafiks anvendelse af Øresundsforbindelsen, og det forbigås jo fuldstændigt i ethvert indlæg fra SF's ordfører i denne sag, at der er ganske kraftige fordele for den kollektive trafik

forbundet med gennemførelsen af dette store og enestående projekt.

Jeg er i den grad overbevist om, at det vil være til nytte og gavn for udviklingen her i hovedstadsområdet, og at det naturligvis vil være til gavn for hele Danmark, at der kommer lidt mere vækst, lidt mere gang i udviklingen i København, lidt bedre beskæftigelse, lidt bedre forudsætninger også for den store beskæftigelse, der genereres fra Københavns Lufthavn, der får endnu bedre trafikforbindelser, end man har haft nogen sinde før.

(Kort bemærkning).

**Steen Gade (SF):**

Den her debat har ikke handlet om for og imod Øresundsprojektet. Den har handlet om økonomien, statsrevisorernes kritik og statsrevisorernes henvisning til os. Så det er ikke grunden til, at jeg er bedrøvet i dag, og jeg ved nu ikke, om jeg vil gå så vidt som til at kalde mig bedrøvet. Men jeg synes måske, forudsigeligheden var lige vel rigelig: at vi nåede til en situation, hvor jeg i hvert fald må konstatere, at det mest karakteristiske for debatten, selv om der var lidt lyspunkter indimellem, var, at man endnu en gang har besluttet at anvende gulvtæppet i forhold til oplysninger, også selv om man egentlig – sådan forstod jeg trafikministerens oplysninger – har erkendt, at gulvtæppet er gennemsigtigt og nedslidt, og at man kan se alle oplysninger igennem det; og nu står de også i Rigsrevisionens betragtninger.

Jeg beklager, at man gør det, og jeg er sikker på, at det fører direkte til, at vi endnu en gang vil komme til at stå ved en korsvej i denne sag. Vi får jo i hvert fald den sag, at trafikministeren skal sende redegørelser tilbage til statsrevisorerne omkring den baglænsregning, som den tidligere trafikminister, hr. Kaj Ikkast, havde ansvaret for. I den forbindelse studser jeg lidt over, at trafikministeren sådan set nærmest roser hr. Kaj Ikkast. Det var i hvert fald ikke den tone, der var på over for hr. Kaj Ikkast, da vi havde debatten i marts 1991.

Jeg forstår på trafikministeren, at det politiske ansvar for, at realrenten opereres med 4 pct., er regeringens. Jeg har altså ikke forstået, hvad ministeren sagde. At man opererer med 4 pct. er en betragtning, som er regeringens, og det politiske ansvar for, at man bruger den, er regeringens. Må jeg så sige, at jeg tror ikke, det er Vorherre, der afgør realrenten, men det er jo heller ikke det, vi snakker om: om der er usikkerhed i det.