

københavnske skatteydere skadesløse for den eventuelle regning, der kommer ud af det her?

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Det er såmænd ikke, fordi jeg tror, det hjælper, at jeg tager ordet en gang til, men for en ordens skyld gør jeg det alligevel.

Hr. Brusgaard spurgte, så vidt jeg opfattede spørgsmålet, om Det Radikale Venstre fra starten havde støttet dette projekt. Nej, det er velkendt, at det har Det Radikale Venstre ikke gjort; Det Radikale Venstre har ikke fra starten støttet nogen af de store anlægsprojekter, vi har vedtaget i de senere år. Men Det Radikale Venstre er altså en del af regeringen nu og er med til loyalt at forvalte de beslutninger, der er truffet i tidligere folketingssamlinger og i eksisterende forlig. Så enkelt er det.

Så kredser debatten hele tiden om, hvilke prognosemagere man tror på, og hvor ansvaret skal placeres, hvis denne og hin prognosemager har fået ret, når vi gør det hele endeligt op om 30 år, 35 år og 40 år. Det er jo en meget spændende diskussion, og jeg håber da, vi alle sammen lever længe nok til, at vi kan få gjort regnebrættet op. Men det er jo i virkeligheden en lidt mærkelig og lidt abstrakt diskussion, for det er jo et spørgsmål om, hvilke prognosemagere man har tillid til.

Regeringen og forligspartierne har i denne sag valgt en konstruktion, hvor vi har et selskab med en direktion og en bestyrelse, der er ansvarlige for driften og ansvarlige for udførelsen af de beslutninger, der overordnet er truffet af Folketinget. De personer har vi selvfølgelig tillid til, for ellers havde vi jo ikke peget på dem. Vi har tillid til, at de gør deres yderste for at få det mest sobre beslutningsgrundlag frem. Andre kan så have en anden bedømmelse som f.eks. den, der bygger på det materiale, fru Jette Gottlieb har fået udarbejdet af andre, der laver andre regnestykker; men man må så hver for sig gøre op og sammenligne og tro på det eller lade være.

Det er klart, at i den sidste ende er det ejerne, der har det overordnede og politiske ansvar og må klare problemerne, hvis der mod vore forventninger i en eller anden fremtid viser sig at være et underskud, der skal dækkes, og ejerne er som bekendt Københavns Kommune og staten, repræsenteret af Finansministeriet.

Der er måske den svaghed i debatten i det hele taget, at en vældig masse af de spørgsmål,

man stiller os, i sagens natur kun kan besvares af dem, der har driftsansvaret, fordi debatten fokuserer på rent driftsmæssige forhold og dispositioner. Derfor er der, skal jeg også bare sige, ikke noget mærkværdigt, fordækt eller urimeligt i, at vi leverer svarene efter at have spurgt dem, der har driftsansvaret, hvad deres bedømmelse er.

Jeg tror faktisk ikke, der kan siges mere om denne sag, bortset fra at hvis man går tilbage i tiden og ser på, hvorfor vi valgte denne konstruktion, gjorde vi det selvfølgelig dels, fordi vi mente, den var bæredygtig – det tror jeg stadig – og dels, fordi det var den politiske mulighed, der eksisterede for at få gang i denne store infrastrukturinvestering i hovedstaden. Jeg tror, man med større ret kunne have bebrejdet os, hvis vi ikke havde grebet den mulighed, og at man om 10, 20 og 30 år vil bebrejde os, hvis vi ikke havde grebet den.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i dag, onsdag den 28. maj 1997, kl. 09.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 00.11