

[Ole Donner]

Og se bare på Storebælt! Det gik jo godt. Ja, men hvad nu, hvis det var gået skidt? Hr. Ikast siger altså: Jamen nu kører vi bare, nu bygger vi denne her bro, og så må vi se, hvordan miljøet har det bagefter. Og hvis det er gået godt, så er det godt, og så kan vi måske også klare fiskekvoten ved hjælp af Øresundsbroen. Jeg synes, det er fantastisk, at Det Konservative Folkeparti kører så lemfældigt, at man hverken tænker på økonomi eller på miljø.

Så siger hr. Ikast, at det dér med, at man kan udsætte det, er noget sludder. Så siger jeg bare, at det var hr. Ikast, der begyndte at sludre, for det var hr. Ikast, der sludrede om, at det var blevet meget bedre på visse områder, hvad angår miljøet, fordi der var gået nogen tid.

Miljøministeren (Svend Auken):

Hr. Ikast skal ikke stå til ansvar for noget, jeg har sagt i et interview, og derfor vil jeg for god ordens skyld sige til Folketinget, at der i udtrykket kreativ bogføring ikke ligger noget misliebigt fra min side.

Jeg accepterede i sin tid som formand for Socialdemokratiet, at man opgjorde også meget betydelige danske investeringer – altså investeringer foretaget i Danmark – som vi under alle omstændigheder var interesserede i, under projektet. Jeg accepterede, at de blev finansieret af det samlede projekt, altså blev finansieret under landanlæggene. Og det vil jo i realiteten sige, at ikke mindst et meget stort antal svenske trafikanter kommer til at betale de samfundsnyttige investeringer, vi foretager på landsiden i Danmark.

Men det siger jo ganske meget om lødigheden i det samlede projekt, at beregningerne – til trods for denne postering af danske investeringer under projektets rammer – klart viser, at investeringerne kan holdes inden for de forudsatte tilbagebetalingsterminer.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg er fuldstændig enig med miljøministeren. Det er første gang, vi laver det forsøg, at en stor international forbindelse, som vil give en stærkt øget vækst i hele det storkøbenhavn-ske og svenske område, samtidig skal betale et stort antal veje, broer, jernbaner på den danske side, uden at den danske stat får penge i klemme. Modstanderne, der vil have en jern-

banetunnel, har jo netop aldrig kunnet bevise, at det regnskab kunne gå op.

Jeg er sikker på, at uanset om airside-tunnelen kommer med det ene eller det andet sted, kan det bæres. Jeg så helst, at det kom med i kyst-til-kyst, men det har jeg fuld tillid til at regeringen forhandler på rette måde.

Derfor siger jeg: Vi får miljømæssigt set et fantastisk net for biler og for tog i Storkøbenhavn, samtidig med at vi får denne fantastiske forbindelse mellem Sverige og Danmark med i prisen. Det har vi aldrig kunnet lave før. At det nu viser sig, at det også kan gennemføres økonomisk, synes jeg er glædeligt.

Hr. Gade sætter ikke min vurdering af økonomien særlig højt; det må være hr. Gades problem. Jeg kan sige så meget, at de beregninger, vi har fået fra regeringen, stoler vi på. De passer nogenlunde med de beregninger, vi selv har lavet, så det er ikke ret mange promille, vi sidder og slås om. Derimod kommer hr. Gade jo med bud af forskellig art, som slet ikke passer ind i det mønster, vi arbejder med, og derfor forstår jeg godt, hr. Gade slet ikke kan følge med i den diskussion, vi fører. Men det er jo, fordi hr. Gade ikke vil, for hvis hr. Gade ville, er samtlige oplysninger tilgængelige også for SF i hele dette store forum.

Formanden:

Hr. Gade for en kort bemærkning, og jeg ser så frem til at kunne gå videre til den næste ordfører.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg vil gerne sige til hr. Ikast, at når jeg har mine bekymringer vedrørende hr. Ikasts udsagn her, så er det jo, fordi jeg er vidende om, at hr. Ikast som trafikminister medvirkede til, at det varede meget, meget længe, inden Folketinget fik at vide, at A/S Øresundsforbindelsen havde arbejdet med budgetter, der var langt, langt højere end det, Folketinget havde fået oplyst.

Må jeg så sige til miljøministeren, som lidt flot slår ud med hånden og taler om projektets økonomiske lødighed, fordi det klart kan holdes inden for rammerne af loven: Det skyldes jo, at man har nedsat realrenten til 4 pct. og tror, at det holder i 30 år.