

[Billgrav-Nielsen]

et eneste regeringskontor, som selvstændigt har udarbejdet beregninger vedrørende Øresundsforbindelsens økonomi. Man har helt og fuldt holdt sig til, hvad Øresundskonsortiet har foretaget af beregninger. Det har indebåret, at det svenske Centerparti har sendt denne rapport, som vi har udarbejdet i fællesskab med dem, til den svenske rigsrevision, for at få rigsrevisionen til at tage stilling til, om dette dokument var holdbart i alle dets beregninger.

Resultatet af den svenske rigsrevisions gennemsyn af rapporten er, at rapportens konklusioner ikke kan antastes, når man tager i betragtning, hvad forudsætningerne – de, som er nedlagt i rapporten – er. Det vil altså sige, at regnestykkerne er korrekte. Det er vi selvfølgelig meget tilfredse med, for dermed undgår vi at blive mistænkeliggjort med hensyn til at bidrage til denne debat med materiale, som ikke er holdbart.

Især hr. Ikast og hr. Svend Heiselberg har nu et dokumentationsproblem, nemlig seriøst at kunne afvise de beregninger, vi har lagt frem. Det er derfor på den baggrund, man skal vurdere de to herrers indsats i debatten i dag: For det første en ulyst til egentlig at debattere grundlaget i beslutningen. For det andet verbale udladninger imod Det Radikale Venstre for at have dette andet og kritiske standpunkt til projektet.

Det notat, som Det Radikale Venstre og Centerpartiet i Sverige har udarbejdet, har taget udgangspunkt i det, som var lovgrundlagets forudsætning, nemlig forudsætningerne om økonomi, forudsætninger om trafiktal og anlægsudgifter på de to landanlægsprojekter og på selve kyst til kyst-anlægget. Den samlede konklusion er, at der ikke er basis for at antage, at trafikken på Øresundsforbindelsen er i stand til at betale for dette anlæg. Det er oven i købet sådan, at det seneste udspil, som er kommet fra dansk side, altså sammenskrivningen af Øresundsforbindelsens og Øresundskonsortiets beregninger – disse senest fremlagte dokumenter om økonomien i projektet – konstaterer, som vi allerede har forudset i den dansk-svenske rapport, at økonomien ikke er bæredygtig.

Det vil sige, at vi i Danmark i dag er i stand til at konkludere, at det grundlag, som Folketinget tog stilling på i 1991 med de anlægstal, der forelå, med de forestillinger, der forelå om

trafiktal, hvad det skulle koste at køre over forbindelsen, og hvad det skulle koste at etablere de danske landanlæg, ikke holder. Disse udgifter kan ikke afdrages over 30 år med en realrente på 5 pct. Altså lovgrundlaget, som Folketinget tog stilling til, er i dag uaktuelt. Det eksisterer ikke.

Så har man ment – og det vil jeg ikke anfægte fornuften eller sagligheden i – at det i dag er mere antageligt at regne med en realrente på 4 pct. end oprindeligt 5. Det kan da godt være. Jeg ville da gerne have, hvis det var sådan, at vi i de næste 30 år kunne være sikre på, at realrenten ikke ville overstige de 4 pct. Jeg vil ikke anfægte det regnestykke. Jeg konstaterer bare, at dette regnestykke var nødvendigt for at fastholde, at det var et projekt, der var i økonomisk balance.

I øvrigt har den svenske rigsrevision, som jeg før omtalte, tjekket vores rapport og sagt god for den. De har senere sagt, at de ikke mener, at 4 pct. er fornuftigt at regne med; i Sverige regner de med en realrente på 5 pct. Derudover har de sagt, at de mener, at de tal, som vi har indlagt i vores rapport om biltrafikken – og det er kun personbiltrafikken, vi her taler om, idet vi antager, at det er det grundlag, som de danske trafikksagkyndige oprindeligt spillede ud med – nemlig 2,3 millioner biler pr. år, er det mest sandsynlige. Det tal har hr. Ikast ved politisk manipulation opskrevet til 3 millioner for at få økonomien til at hænge sammen. Kreativ bogføring kaldte miljøministeren det, og jeg tror, han er tæt på sandheden.

Om disse tal siger den svenske rigsrevision, at de anser disse 2,3 millioner biler, som vi holder os til, og som var danske trafikeksperters skøn, for at være klart i overkanten af det sandsynlige. Det er altså den svenske vurdering. Dertil kommer nu, at man fra svensk side er i gang med milliardnyinvesteringer i en færgehavn i Trelleborg for at etablere en ny færgeforbindelse til Rostock, og fra Rostock mod Berlin er tyskerne i gang med milliardinvesteringer i et motorvejsnet. Man kunne spørge: Hvorfor mon? Fordi de regner med, at det bliver en ny hovedfærdselsåre til Skandinavien, i hvert fald mellem Sverige og det nye Tyskland, som det nu ser ud, efter at muren er faldet. Muren stod der jo stadig, da hr. Ikast opskrev sine trafiktal og forestillede sig, at al trafik ville gå ned til det gamle Vesttyskland.