

[Bilgrav-Nielsen]

Det vil sige, at de tal, man har for godstransporten, for lastbiltransporten, formentlig heller ikke holder. Vi har ikke i den dansk-svenske rapport regnet på det; vi har kun holdt os til personbilerne. Vi har såmænd troet på, at dette med lastbilerne nok var rimeligt, men nu ved vi noget andet; der bliver ikke mange lastbiler til at bidrage til økonomien i den nye Øresundsforbindelse. Det er derfor, at vi i Det Radikale Venstre fastholder, at der er kun én anstændig udgang på hele dette fusk med tal og økonomi, og det er, at man iværksætter en ny undersøgelse af dette projekt. Og når vi taler om en nyvurdering, gælder det ikke bare, at man genvurderer realrente, trafiktal osv., men også at man forsøger at gennemregne, hvad alternative tekniske løsninger vil have af økonomiske aspekter og miljøaspekter. Det er vores opfordring.

Vi kunne sådan set godt i dag fremsætte et dagsordensforslag med denne opfordring, men det er helt nyttesløst, så længe der er 140 mandater, som stadig mener, at de talmaterialer og den beslutning, de har truffet, skal føres igennem til den bitre ende. Det er helt nyttesløst med en sådan afstemning, det erkender vi, og det har vi også noteret i den redegørelse, som ministeren nu har sat til debat. Det Radikale Venstre mener, at Folketinget hurtigst muligt, inden det er for sent, inden for mange milliard kroner er spildt i bygning af f.eks. danske landanlæg, erkender, at der må en nyvurdering til, således at vi kan få et ordentligt og sagligt grundlag at tage stilling på. Det kan være, man ikke vil, men jeg er ret sikker på, at så vil svenskerne gennemtvinge det.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Nu har jeg i så mange år hørt hr. Bilgrav-Nielsens udtalelser om, at mine tal er forkerte. Jeg vil gerne sige, at nu har jeg hørt hr. Bilgrav-Nielsen rose de tal, som Centerpartiet og Bilgrav-Nielsen har siddet og gravet fremovre i Sverige. Hvorfor kunne hr. Bilgrav-Nielsen ikke have taget nogle danske specialister?

Jeg vil gerne bede trafikministeren i Trafikudvalget redegøre for samtlige de tal, hr. Bilgrav-Nielsen har omtalt her i dag, således at vi kan få specialisternes vurdering af de tal, som Centerpartiet og hr. Bilgrav-Nielsen har forvirret dette Folketing med. Jeg vil gerne have en

uvildig specialistgruppe – hvis ministeren vil finde en sådan – der kan foretage disse beregninger, så vi kan få sandheden frem og ikke hele tiden skal høre, at en redegørelse fra de specialister og de danskere, der virkelig har forstand på at arbejde med broer, er forkert.

Vi ved alle i denne sal, at hr. Bilgrav-Nielsen kun vil have en boret jernbanetunnel, men denne jernbanetunnel kan ikke betales af andet end statskassen, og det ved hr. Bilgrav-Nielsen udmærket godt; derfor alt dette grus i maskineriet.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil gerne sige tak til hr. Ikast; det var lige, hvad jeg ønskede. Nu har vi fået den svenske rigsrevisions bedømmelse af de dansk-svenske tal, nu venter vi på en dansk bedømmelse. Jeg vil foreslå, at man sætter Transportrådet, som jo er det nærmeste, man kommer en uafhængig instans i Danmark, til at vurdere den økonomi, vi har beregnet os frem til i rapporten.

Dernæst er det jo interessant, at hr. Ikast nævner dette, for det er jo første gang, hr. Ikast interesserer sig for andres beregninger, bevæger sig ned fra de, jeg vil gerne sige politisk meget opskruede tal, som hr. Ikast jo i formiddags erkendte at han personligt indestår for.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg synes, at det ville være rigtigt, at trafikministeren forsøger at fortælle, hvordan han finder at tallene i det radikale oplæg hænger sammen. Hvis jeg husker rigtigt, er det jo sådan, at citybaneanlægget er med i det svenske anlæg i de beregninger, som man har lavet. Men vi må vel nok sige, at det er helt forkert, for det har jo ingenting med Øresundsanlægget at gøre. Hvorfor har man taget det ind i beregningerne?

Videre siger man så, at hvis man vil ned på en vandgennemstrømning på nul procent, beregner man, at det koster mellem 2 og 2½ mia. kr. Men redegørelsen nævner, at det højst drejer sig om 800 mio. kr. Man peger også på, at udviklingen i trafikken vil være dalende. Det er rigtigt, at den har været dalende, men den er igen stigende. Man nævner også, at taksten er