

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil først og fremmest give en kommentar til et synspunkt, der kom fra trafikministeren. Jeg forstår, at trafikministeren er optaget af at gennemføre en økonomisk vurdering af det notat, som Det Radikale Venstre og Centerpartiet har udarbejdet, og det er vi glade for. Det ser vi frem til. Vi tror på, at de resultater, som den svenske rigsrevision kom til, også vil genspejle sig i trafikministerens gennemregning.

Men når trafikministeren siger, at en af de væsentligste forskelle beror på, at vi i vores notat indregner omkostningerne ved svenske landanlæg, så er det ikke rigtigt. Hvis man ser på den tabel, vi har opstillet over de enkelte elementer i anlægsprojektet, vil man se, at vi netop har udskilt det svenske landanlæg for sig med deres egne beregninger, kyst til kyst-anlægget med sin egen beregning og det danske landanlæg med sin egen beregning.

Vi kan se på den midterste kolonne, det, vi kalder alternativ 2, som i dag er det, der til forveksling har de samme tal som de seneste tal, der er fremlagt fra selskabet Sund & Bælt. Nu skal man passe på her, for vi har mange selskaber, det vil jeg komme tilbage til om lidt, det er lidt forvirrende. Vi har mange selskaber, som regner på det her. Men når man ser på denne kolonne, vil man se, at fraregnet det svenske landanlæg bliver der for Danmarks vedkommende, når det hele skal tilbagebetales over 30 år, et minus på 2,2 mia. kr. Det er altså udtryk for, hvad den danske stat er nødt til at indskyde i projektet ved dets start, hvis projektet skal kunne afbetales over 30 år med 3 mio. personbiler om året. Der har vi taget hr. Ikasts politisk bestilte arbejde til indtægt. Sådan ser det ud.

Men det, der er lidt svært, når man skal sammenligne disse ting her, er jo, at de senest fremlagte danske tal kommer fra det selskab, som her i landet hedder Sund & Bælt. De har ikke selv regnet, men de har sammenstillet nogle tal, som er udregnet af Øresundskonsortiet, og andre tal er udregnet af A/S Øresundsforbindelsen.

Det er ikke umiddelbart tilgængeligt, men det er måske også årsagen til, at Sund & Bælt-selskabet har mistet 500 mio. kr. i denne operation. De har i hvert fald reduceret Øresundskonsortiets eget skøn over, hvad landanlæggene koster, med 500 mio. kr.

Man skal altså for at nærme sig realiteterne lægge 500 mio. kr. til plus 500 mio. kr. for den airside-tunnel, som svenskerne naturligvis ikke betaler, og så 800 mio. kr. for det, det koster at få en nulløsning.

Om disse mange selskaber, som jeg kom til at tænke på, vil jeg gerne sige: Hvad mon egentlig direktøren for Sund & Bælt laver? Mon ikke han laver stort set det samme som direktøren for A/S Storebæltsforbindelsen? – som direktøren for A/S Øresundsforbindelsen? – som direktøren for det svenske A/S Øresundsforbindelsen, det, som nu hedder Svedab? – som direktøren for Øresundskonsortiet?

Hvad mon de egentlig laver sådan time for time, disse direktører for havet omkring Danmark? Tænk, om man kunne blive pedel på Haderslev Dam.

J.K. Hansen (S):

Jeg tror, direktørerne har travlt. Jeg tror nok, de har en lige så god arbejdsdag, som vi måske har herinde, og det kunne da også godt være, at Haderslev Dam ville passe meget pænt til hr. Bilgrav-Nielsen.

Men det var slet ikke derfor, jeg tog ordet, jeg havde egentlig ikke tænkt mig, jeg ville være med til at forlænge denne debat her i dag, men for et stykke tid siden talte den høje formand om, at der var meget historieskrivning i det her, så derfor synes jeg også, at jeg måske skulle lade historieskrivningen ligge, og så skulle vi se lidt på fremtiden.

Vi skal nok – det tør jeg love dem, der er imod – i Socialdemokratiet være med til at fremme eller arbejde for, at de miljøforudsætninger, som nu er givet, bliver overholdt. Vi skal også nok være med til at sørge for, at der hele tiden ligger nogle økonomiske beregninger på bordet, således at vi kan følge med.

Jeg skal ikke prøve på – jeg vil ikke gangvove at forsøge – at overbevise hr. Gade og andre, der er imod den faste forbindelse, men alligevel synes jeg, at det kunne være gavnligt, at man under en sådan debat kom lidt væk fra det negative, som medierne altid kører med. Ja, der var sågar en professor ovre fra den anden side af Storebælt, der kaldte undertegnede og andre, der går ind for den faste forbindelse, for uhæderlige. Hvis jeg havde gjort det samme over for professoren, havde jeg nok fået en in-