

[Aagaard]

Jeg skal ikke bestride, at jeg udtrykte mig uklart desangående. Det, jeg mente, var, at som hr. J. K. Hansen gennemgik det projekt, der ligger om en boret tunnel, er det også vores opfattelse, at gennemføres dette, vil det betyde en fordyrelse, som man ikke vil være i stand til at finansiere via brugerbetaling, men som nødvendiggør en skatteyderbetaling.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg forstår, at De Konservative bygger deres afvisning af en boret tunnel på de beregninger, som også hr. J. K. Hansen henviste til. Jeg vil gerne spørge, hvorfor man i de beregninger lægger 5 mia. kr. til opbygning af et terminalanlæg for biltog ind i projektet, hvorfor man lægger udstyr til biltog på indtil 3,5 mia. kr. ind i projektet, hvorfor man overhovedet opererer med 8,5 mia. kr., som er biltogsmateriel og terminalinvesteringer. Hvorfor er det inde i det her projekt, som man jo altså lynhurtigt har fundet frem?

Jeg har forstået, at de her tal kan komme lynhurtigt, når der er nogle, der foreslår en boret tunnel, men at man kan ikke fremlægge et alternativt projekt. Men er det disse tal, man bygger på, og hvorfor har man lagt de 8,5 mia. kr. oven i, hvad en boret tunnel koster?

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Jeg forstår på hr. Aagaard, at man er indstillet på at lade alle henvendelserne undersøge, altså også den borede tunnel osv. Vil det sige, at man reelt har en mulighed for at ændre på tingene, eller er aftalen ikke allerede indgået mellem den svenske og den danske regering?

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Som jeg gav udtryk for, er det vores opfattelse, at dette projekt er så stort, at man nødvendigvis bør lade alle muligheder undersøge. Men jeg sagde også, at det er vores opfattelse, at det projekt, der nu ligger, og som er aftalt mellem Danmark og Sverige, vil vise sig at være både det mest økonomiske og det mest forsvarlige at gennemføre.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Jeg vil gerne sige, at jeg synes, det er en meget positiv udtalelse fra hr. Aagaard, at vi kan regne med, at vi kan få samtlige af de projekter undersøgt – nu ser jeg væk fra vanvidsprojekter, men altså sådan rimelig realistiske projekter – den borede jernbanetunnel og kombinationen med biltog; man kunne måske også forestille sig en boret jernbanetunnel og fortsat færgefart under en eller anden form.

Vil det sige, at hr. Aagaard er indstillet på, at vi, inden vi går til tredje behandling, får en total oversigt over såvel de vandmiljømæssige som de støj- plus navnlig luftmiljømæssige forureningsproblemer, sådan at det er muligt at foretage såvel en økonomisk som en miljømæssig sammenligning mellem projekterne?

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Når jeg gav udtryk for en positiv holdning til at se på disse projekter, som jeg for øvrigt mener at vi skal have en nærmere samtale med ministeren om i relation til de forskellige projekter, er det, fordi vi så sent som for et par dage siden fik en seriøs henvendelse fra et ingeniørfirma, som kom med meget interessante oplysninger, som jeg absolut føler at vi har lyst til at se nærmere på og også vurdere perspektiverne i.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Det igen, synes jeg, er meget imødekomende, vil jeg gerne sige til hr. Aagaard. Og jeg vil sige, at det, jeg må konkludere heraf, er, at man kan sige udadtil, at det kan godt være, at regeringen har indgået en aftale, men hvis vi kan påvise, at der findes andre metoder at gøre tingene på, så er man villig til at genoptage forhandlingerne med i hvert fald vor egen regeringspartner, men måske også den svenske regeringspartner.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg går ud fra, at det, hr. Aagaard refererer til, var et par ingeniører, der kom med et forslag om en tunnel lagt på havbunden af Øresund.