

[Margrete Auken]

i det samme system. Det vil så betyde, at deres bryder sammen, og det vil betyde, at de begrænsninger, Schweiz allerede har og Østrig er ved at indføre, også ryger sig en tur, ligesom selvfølgelig Vesttyskland bliver standset i deres fornuftige begrænsninger på de tunge transporter i byerne. Så er den altså helt gal.

Eller med andre ord: vi skal dels gøre os klart, hvordan vi ønsker os den fremtidige trafikudvikling, så vi får noget at skulle have sagt, dels slå øjnene op og ørerne ud og opdage, hvad der faktisk foregår omkring os. Mit ikke alt for urealistiske – meget tyder på det – håb er, at uanset hvor klodset Danmark bærer sig ad, vil udviklingen i EF trods alt gå mod jernbaner, som udbygges til kombitransporter, hurtige tog og anden moderne herlighed på fly- og på vejtransporternes bekostning.

Men følger vi ikke med, risikerer vi i Danmark at lave fejlinvesteringer, så det klodser, og fejlinvesteringer på transportområdet er katastrofale for hele vores udvikling. Der er økonomi i det, men der er altså også meget andet i det, og jeg synes, det er frygtindgydende, at regeringen er så uopmærksom på det.

Tommy Dinesen (SF):

Det fremgår af ministerens redegørelse og handlingsplan, at ministeren venter sig meget af aftalen mellem regeringen og Socialdemokratiet vedrørende den faste forbindelse over Storebælt. Ministeren har tilsyneladende ikke betænkeligheder ved, om aftalen bliver til noget. Der tænkes her på, at folketingsmedlemmer fra de partier, der har indgået aftalen, ved forskellige lejligheder udtaler modvilje eller skepsis over for Storebæltsaftalen.

Fra SFs side har vi udtalt, at vi kan gå ind for en tunnel til togpassagerer og gods, men hvis vi får indflydelse, vil vi modsætte os den anden etape, nemlig bildelen. Netop den anden etape vil betyde nedlæggelse af færgeoverfarter, og alle ved, at disse færgeruter har stor betydning både for de områder, hvor færgebyerne er, og også for den fremtidige udvikling for industri og boligbebyggelse, hvad også mange deputationer af forskellige kommunalpolitikere, udvalget om offentlige arbejder har modtaget, vidner om at man er klar over. Hvilke ruter der på Kattegat får

lov til at overleve, vides endnu ikke. Der er nedsat et såkaldt Kattegatudvalg, og udvalget forventes at komme med en rapport om ca. ½ års tid. Som sagt støtter SF første etape, og den vil medføre en fordel for DSB og den kollektive trafik, og vi må så håbe, at DSB lever op til de muligheder, der her gives ved etablering af togtunnelen.

I den forbindelse vil vi godt gentage, at det er afgørende, at havmiljøet bevares, og at vandgennemstrømningen til og fra Østersøen og de indre danske farvande bevares, hvilket betyder, at den endelige løsning på togtunnelen må blive en boret tunnel under havbunden, da det er den eneste løsning, der med sikkerhed ikke forværrer tilstrømning af ilt og frisk vand gennem Storebælt.

Det har været fremme i debatten om den borede tunnel, at man ikke har danske ingeniører med den ekspertise, som skal til ved borede tunneler, hvorimod man har erfaring med tunneler lagt på havbunden.

I den forbindelse må det være underordnet, om der skal hentes ekspertise andre steder fra, men på længere sigt kunne det være en fordel for danske ingeniører, hvis de får tilegnet sig den erfaring, der er nødvendig på området.

Det afgørende, når disse beslutninger skal foretages, er, at Østersøen og de indre danske farvande skånes for fiske- og plantedød.

Med hensyn til Øresund diskuteres der nu også en fast forbindelse her, og de nordiske ministre har nedsat et udvalg til at belyse problemerne. Dette forslag har endnu ikke været diskuteret i Folketinget og bliver det heller ikke i denne samling.

Derimod er et privat selskab eller forening gået i gang med undersøgelser kendt under navnet SkanLink. I bestyrelsen sidder erhvervsfolk, men også Georg Poulsen, der som bekendt også sidder i Storebæltselskabets bestyrelse, så en sammenhæng er der. Ligeledes er generaldirektør Ole Andresen tilknyttet bestyrelsen efter ordre fra regeringen. Det kan opfattes som et blåt stempel af foreningen, at man har en generaldirektør med. Foreningens formål er at arbejde for en forbindelse fra hovedstæderne i Skandinavien til Mitteleuropa. Man regner med, når vedtagelsen af Storebæltsforbindelsen er i land, at vejen er banet for en Øresundsbro eller tunnel. Det næste igen bliver så en fast forbindelse over Østersøen, desuden vejfjoringer