

[Tommy Dinesen]

– det samme, som vi helst så med hensyn til Storebælt.

Vi mener endvidere, at det er klogt at gå i gang hurtigst muligt, at få startet forhandlinger, få en tidsramme for en plan for byggeriet. Vi mener oven i købet, at det haster, og dér bliver det jo interessant efterhånden, kan jeg forstå, for der er ved at være et flertal uden om regeringen, der går ind for en fast forbindelse hurtigst muligt. Regeringen, kan jeg forstå, er lidt uenig med hr. Ikast, men der er altså et flertal. Hvis ellers CD ville være med på en boret tog tunnel, var der næsten et flertal, kan jeg forstå.

Vi mener endda, at man kan flytte boremaskinerne fra Storebælt, når de er færdige med østrenden, og fortsætte på Øresund. Det er der oven i købet en økonomisk fordel ved, for ifølge bladet Nyt fra Storebælt koster det kun det halve at bore videre, når udstyret er betalt. Vi ville endda hilse det med tilfredshed, hvis man stoppede Storebæltsbyggeriet på det tidspunkt, så bildelen blev stoppet.

Vi vil fra SF's side benytte denne forespørgsel til at give udtryk for partiets holdning og vore argumenter for fordelene ved en boret tog tunnel, fordi det langtfra er ligegyldigt, hvilken løsning der vælges som fremtidig trafikforbindelse mellem Sverige og Danmark. Interessen for faste forbindelser – her tænkes naturligvis på broer og tunneler – har altid været stor her i landet. Det gælder især Storebælt, som nu får en afsmittende virkning, så det næste bliver at få Øresundsforbindelsen.

Interessen har endog været så stor, at nogle af de største skandinaviske banker og virksomheder er gået sammen og har oprettet et kontor under navnet Scandinavian Link i København. Her ansatte man folk fra Vejdirektoratet til at foretage beregninger og udfærdige rapporter til offentligheden og politikerne, til at lave lobbyvirksomhed for en fast forbindelse over Øresund og Østersøen, udbygning af veje osv. til de nordiske hovedstæder, vejbro- samt jernbaneinvesteringer, der beløber sig til i alt 40 mia. kr., og så er Storebæltsbyggeriets 18 mia. kr. endda ikke medregnet. Nu lukker kontoret, men det er forhåbentlig ikke derfor, at vi nu tager sagen op i Folketinget.

Modstanden mod disse planer har også været stor i Sverige og Norge, hvor Foreningen ScanLink – Nej Tak har lavet flere udmærkede rapporter, især om konsekvenserne af en

uhæmmet trafik og den forurening, som bilismen vil afstedkomme, hvis der ikke gøres noget seriøst for at forkæle den kollektive trafik og få flere til at benytte den.

Lad mig så vende tilbage til SF's holdning og argumenterne for den bored tunnel under Øresund. Vi mener, at en boret tog tunnel mellem Malmø og København bl.a. vil medføre en bedre udnyttelse af jernbanenettet og færge driften andre steder i landet. Frederikshavn–Göteborg vil uden al tvivl kunne fortsætte. Det samme gælder Dragør–Limhamn. Helsingør–Helsingborg har været inde i billedet som stedet for en fast Øresundsforbindelse, men da man lokalt hellere ser fortsat færgefart, mener vi, at netop en fast forbindelse alene til tog mellem København og Malmø vil betyde, at færgefarten her kan bevares, især hvis man vedtager en boret tog tunnel, da bilerne derved fortsat skal fragtes med færgerne, hvorimod en bilbro naturligvis vil tiltrække biler fra de færgeruter, der fortsætter.

Det er også baggrunden for, at vi fra SF's side er kommet med forslag om at lade Helsingør Havn stå for terminal- og færgelejerbyggeriet til 300 mio. kr., noget, byrådet er interesseret i, ligesom vi har haft samråd med finansministeren og industriministeren og over for trafikministeren har forelået, at der til de to færger til 300 mio. kr., der skal bygges til HH-linjen, lånes penge i Danmarks Skibskreditfond. Det kan DSB's konkurrenter gøre – hvorfor så ikke DSB?

Rapporten »Faste Øresundsforbindelser« fra det såkaldte dansk-svenske Øresundsudvalg fra februar 1989 sammenligner de fire alternativer:

1. Malmø–København: Kombineret 4-sporet vej- og dobbeltsporet jernbaneforbindelse.
2. København–Malmø: Rent dobbeltsporet baneforbindelse i boret tunnel.
3. Etapeløsning ligesom på Storebælt: først jernbane, siden vej.
4. Fortsat færgefart.

Lad mig om den kombinerede 4-sporede vej med jernbane sige, at vi er imod bildelen. Hvis vi skal leve op til Brundtlandrapporten og forsøge at begrænse bilismen, truer f.eks. Scandinavian Link i dets rapporter med ca. 6.000 ekstra lastbiler daglig over Øresund og igennem Danmark til kontinentet. Derfor vil en baneforbindelse ikke bidrage til den nødvendige for-