

[Tommy Dinesen]

ureningsbekæmpelse, hvis den etableres sammen med vejforbindelsen. Det er helt galt i en tid, hvor Danmark diskuterer bompenge og andre midler til begrænsning af bilismen. Denne kombinerede løsning er forholdsvis dyr, da den beløber sig til 12 mia. kr. i 1988-priser.

Etapeløsningen, altså først jernbane, siden vejbro, nogenlunde som på Storebælt, beløber sig til 13 mia. kr. og har nok ikke den store chance for at samle flertal, hverken i Sverige eller i Danmark. Det er vel det, der kan kaldes en typisk dansk kompromisløsning, som ikke kan bruges andre steder, selv om den er blevet rost af flere af ordførerne.

Så var der den borede tog tunnel, som både Venstrepartiet Kommunisterne og De Grønne i Sverige samt Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre har givet pæne offentlige anmeldelser, og som SF vil arbejde for. Prisen er 9,1 mia. kr., altså klart den billigste løsning, når der ses på de forslag, der er undersøgt. Generelt anser DSB og SJ, altså Svenske Jernbaner, en forrentning på 5 pct. for et acceptabelt resultat af en investering på det pågældende beløb. Fra dansk side vurderes det, at en ren jernbaneforbindelse vil opfylde dette krav ved forrentning og afskrivning over 30 år. Så set ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt er en ren baneløsning udmærket.

For en boret tunnel taler som før sagt en formindskelse af lastbiltrafikken gennem Danmark, men givet også en formindskelse af personbiltrafikken i Københavnsområdet. Beregninger fremskrevet til år 2010 viser helt og aldeles klart, at den borede tog tunnel med hensyn til alle former for forurening fra trafikken ligger langt under de andre løsninger for Øresund, som er foreslået. En ren baneforbindelse vurderes også med hensyn til støjkonsekvenserne at have fordele sammenholdt med andre løsningsmodeller. Endelig berøres de naturfredningsmæssige, arkæologiske og fiskerimæssige interesser kun i ringe grad.

En boret tog tunnel vil heller ikke have uheldige konsekvenser for vandgennemstrømningen til og fra Østersøen, selv om det kun er 15 pct. af vandudskiftningen, der foregår her, mod 70 pct. på Storebælt. Det er uhyre vigtigt, at de faste forbindelser ikke medfører, at Østersøen ender som et brakvandsområde. Det har SF også argumenteret for, da flertallet her i Folketinget valgte etapeløsningen på Storebælt. Alt i alt

er der flest fordele ved en boret tunnel under havbunden såvel for den kollektive trafik som for miljøet.

Det sidste alternativ er det, der kendes fra det eksisterende, altså fortsat færgefart. Her må det fremføres som en mangel, at færgefartens økonomi ikke er undersøgt sammen med byggeriet af en ren baneforbindelse.

Hvordan kommer vi så videre i arbejdet? Først må det konstateres, at selv om både den svenske og danske regering har bestilt den sidste rapport om de faste Øresundsforbindelser, så er der intet sket fra dansk side i arbejdet for at forhandle videre med svenskerne om en tidsplan for et byggeri, og efter hvad trafikministeren sagde, skal der heller ikke ske noget foreløbig.

Men lige så stor betydning har det, at elektrificeringen fortsætter fra Odense til Padborg, samt at der bliver dobbeltspor på de 70 km af den sønderjyske strækning til grænsen, altså mellem Vamdrup og Padborg.

Elektrificeringen af hovedlinjerne i det danske jernbanelenet må på grund af udviklingen i Europa ses i en større sammenhæng. Indførelse af det indre marked, en større fokuseren på miljø og dermed restriktioner på landevejskørslen i Centraleuropa samt planerne om et europæisk højhastighedsjernbanelenet gør Danmark til et vigtigt led i bestræbelserne for at sikre transportforbindelserne mellem Norden og EF.

Det sidste medfører, at forhandlingerne med Tyskland må afsluttes med elektrificering fra Hamburg til Padborg som led i en sammenhængende baneinfrastruktur fra Tyskland via Danmark til Sverige. Derfor bør regeringen sammen med tyskerne hurtigst muligt få ansøgt om medfinansiering i EF, hvilket jo er muligt. Bl.a. har både Irland og Portugal fået stillet midler til rådighed for nogle af deres store trafikinvesteringer.

Derfor: SF kan aktivt støtte de bestræbelser, der er og vil komme for en fast forbindelse på Storebælt. Alle undersøgelser viser, som i dag påpeget af SF, at den borede tog tunnel er den rigtige løsning. Lad os så komme i gang.

Svend Heiselberg (V):

Dele af pressen og velmenende organisationer har i de seneste dage næsten efterladt det indtryk i befolkningen, at vi efter denne forespørgselsdebat vil have truffet beslutning om,