

[Margrete Auken]

Så har de gjort det, at de har sagt: Jamen o.k., hvis de kan få vejfolket til at betale gildet, så hænger de på den, og de har ikke sagt, at de vil lukke H-H-linjen. Og vejfolket, som jo altså ikke viser sig alt for knøvt i det her, går så stadig væk og tror, at H-H-linjen stopper.

Jeg synes nok, at Stig Larsson, den svenske generaldirektør for jernbanerne, er en anelse kynisk, når han ikke går ud og fortæller, hvad det er, han gør. Sandheden er, at han selvfølgelig gerne vil have den forbindelse. Han siger ikke blankt, at den svenske stat værsgo har at pumpe penge i anlægget, og så laver han det dér; havde jeg nær sagt, ikke helt fine nummer med at undlade at inddrage H-H-analysen i, hvad der sker nede på den kombinerede forbindelse. Det er faktisk sådan, det foregår.

Jeg er stadig væk spændt på at få nogle til at svare på heroppe, hvad det er for nogle biler der skal køre ned over Malmø og betale ikke bare halvdelen, men åbenbart tre fjerdedele af omkostningerne. Jo, hvis vi laver en statsgaranti, bliver der ikke problemer.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Nu var det ikke min hensigt med min indledning fra før at give fru Margrete Auken en indgangsbøn til ligesom at tegne debatten. Jeg synes egentlig, den forløber udmærket.

Men når man medinddrager de svenske jernbaner og den svenske generaldirektør, så vil jeg gerne sige, at jeg har ført timelange samtaler med ham, og hans holdning er, at det er vejbroen, der skal betale for, at man kan køre med jernbane over Øresund. Det kunne måske få SF til at tage et standpunkt i denne sag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Og, hr. trafikminister, det var præcis det, jeg sagde: Jernbanerne får ingen forpligtelser, og så lader de det andet sejle, fordi de ikke skal hænge på, hvordan den vejbro bliver finansieret. Det er derfor, det er interessant at høre fra de ansvarlige, hvordan de vil få vejbroen finansieret. For Larsson er altså ikke dum, det har jeg ikke sagt.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Så vil jeg gerne vide, hvem der tegner SF i denne debat, om det er hr. Tommy Dinesen,

som sagde, at der var en udmærket forrentning i en ren jernbaneforbindelse, eller det er fru Margrete Auken, som for et øjeblik siden sagde det modsatte. Det vil være af interesse for den videre forhandling og de øvrige partiers stillingtagen.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg står naturligvis ved det, jeg har sagt i ordføretalen: at der er en udmærket forrentning både på den borede tunnel og på den anden.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Naturligvis er SF fuldstændig samstemt på dette område. Der er ikke diskussion om, hvorvidt der er en samfundsmæssig forrentning.

Der er diskussion om, hvorvidt de svenske jernbaner skal klare anlægsomkostningerne over driften alene. Det har vi heller ikke sagt – hverken fra den ene eller fra den anden side – at DSB skulle. Det er det nummer, svenskerne kører i øjeblikket.

Der er ingen modsætning her. Jeg kan ikke gøre for, at trafikministeren ikke er inde i de her finurligheder. Det må han så komme ved anden lejlighed. Det her hænger fuldstændig sammen. Vi mener, at det er en rentabel og god idé at lave den faste jernbaneforbindelse, men det kunne da ikke falde os ind at sige, at DSB og de svenske jernbaner skulle dække det alene over driften.

Marianne Jelved (RV):

Tak til trafikministeren for besvarelsen af forespørgslen! Jeg synes, at det er en god idé af CD at rejse denne forespørgsel om en fast forbindelse mellem Sverige og Danmark. Jeg synes egentlig også, selv om det har været kritiseret af andre partier, at det tjener trafikministeren og regeringen til ære at lægge op til en åben og konstruktiv debat mellem Folketingets partier om en eventuel fast forbindelse.

Jeg tror, at de sidste års internationale udvikling – EF, det indre marked, reformerne i Øst-Europa, EFTA-landenes diskussioner om forholdet til EF og Europa, diskussionerne i Nordisk Råd om Norden og EF og Europa – alle disse diskussioner gør, at hele infrastrukturen i de europæiske lande kommer højt på listen