

[Marianne Jelved]

over vigtige politiske spørgsmål. Danmark kan i mere end én forstand blive en brobygger mellem Norden og EF og Europa.

Men det skal jo ikke bare være på vore nabolandes præmisser, at vi træffer disse beslutninger. Et godt og aldeles nødvendigt udgangspunkt for diskussionerne er selvfølgelig undersøgelser, rapporter og sagkyndiges vurderinger, men det er lige så nødvendigt at have nogle visioner, nogle perspektiver, nogle forestillinger om konsekvenser af og nye muligheder, både positive og negative, ved f.eks. en fast forbindelse mellem København og Malmø. Alt tyder jo på, at en fast forbindelse Helsingør–Helsingborg er ude af betragtning på nuværende tidspunkt.

Der er faktisk nogle perspektiver i tanken om en Ørestadsregion. Jeg skal ikke gøre selve bebrøbet Ørestad til et særligt nøgleord eller signalord i denne sammenhæng, men det er jo det, der bruges generelt. Malmø–Lund–København kunne f.eks. blive et dynamisk kulturelt center i Nordeuropa. Hvis vi tænkte lidt stort, kunne vi få en kulturakse Malmø–Lund–København–Berlin, eventuelt Hamburg. Vi kunne få et større, sammenhængende kultur-, uddannelses-, erhvervs- og beskæftigelsesområde, som ville blive en konkret brobygning mellem Norden og EF og Europa.

Men også en sådan udvikling har forskellige omkostninger, og disse omkostninger skal vurderes grundigt. Det gælder miljøet, det gælder økonomien, det gælder hele trafiksituationen i København, det gælder transittrafikken gennem Danmark, og det gælder ikke mindst de miljømæssige konsekvenser af denne transittrafik.

Beslutningerne i Folketinget skal nødvendigvis have sammenhæng med den svenske Riksdags beslutninger. Og svenskerne står i et dilemma imellem 3 muligheder: det, de kalder superfærgerne Sverige–Tyskland, den faste forbindelse København–Malmø og videre over Storebælt eller en fast forbindelse over Øresund og videre til Femern. Der er altså tre muligheder.

Skal superfærgetanken falde, må den bedste forbindelse set fra Sveriges side være Malmø–København–Femern. Det er ønsketænkning, hvis man lader den problemstilling ude af betragtning i den danske diskussion. En sådan struktur, Malmø–København–Femern, må

kræve en revurdering af den hidtidige danske strategi, som hedder Malmø–København–Storebælt, og det må kræve en vurdering af økonomien i Storebæltsprojektet.

Jeg håber, at jeg med denne del af mit indlæg har givet klart udtryk for Det Radikale Venstres positive og konstruktive holdning til en åben og grundig diskussion om en eventuel fast Øresundsforbindelse.

Men så har jeg tilbage at stille Det Radikale Venstres forudsætninger om et kvalificeret beslutningsgrundlag op. Vi ønsker en aldeles grundig undersøgelse, analyse og vurdering af de miljømæssige konsekvenser af en fast forbindelse, inden der træffes beslutning om, hvilken type forbindelse det skal være, og vi prioriterer – det kan jeg lige så godt sige allerede nu – miljøhensynene højere end de økonomiske hensyn.

Da vi samtidig ønsker at fremme den kollektive trafik af hensyn til miljø, energi og sociale aspekter, er vi af den overbevisning, på det grundlag, vi har i dag, at en boret jernbanetunnel er den bedste løsning, også fordi vi mener, at godstransittrafikken gennem Danmark af miljømæssige og samfundsøkonomiske grunde bør omlægges til jernbanetransport.

Da vi i Det Radikale Venstre tvivler på, at Sverige vil acceptere Malmø–København–Storebæltslinien, men mener, at man vil fortsætte linien over Femer Bælt – og det mener jeg helt alvorligt på nuværende tidspunkt med de oplysninger, vi har – så bliver vi altså også nødt til i fællesskab at vurdere konsekvenserne af en sådan linieføring for Storebæltsprojektets økonomi.

Ministeren gjorde opmærksom på, at de foreliggende rapporter bygger på forældede trafikanalyser og prognoser og måske ikke i tilstrækkelig grad tager hensyn til det særlige forhold, at der er tale om trafik mellem to nationer. Der er altså heller ikke i dette spørgsmål et tilstrækkelig godt beslutningsgrundlag.

Endelig må jeg pege på et problem, der ikke har været særlig meget inde i debatten. En væsentlig del af beslutningsgrundlaget må efter vores opfattelse være at få bedømt, hvordan store nye anlægsprojekter som f.eks. faste forbindelser over Øresund og Femer Bælt vil påvirke den danske samfundsøkonomi i anlægsfasen. I den forbindelse er finansieringsmetoden uden betydning. Uanset om man vælger