

[Marianne Jelved]

til – det var også et spørgsmål fra min side – for så er det nogle helt andre trafikkorridorer eller – hvad skal vi kalde det? – transitforhold, som ligger for.

Hvis Sverige fastholder, at den faste forbindelse over Femer Bælt er en del af det samlede projekt, er det en ny problemstilling for Danmark. Men der er ikke tvivl om, at Det Radikale Venstre står bag trafikministerens obligeringsoplæg her.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det er meget muligt, at der er uklarhed med hensyn til Femern og den vej nedover, men jeg synes da i hvert fald, at det er slået fast her, at der næsten er et flertal her for en boret tog-tunnel under Øresund og en banedel. Det siger mig noget om, at de undersøgelser, der skal foretages, bliver ud fra de to løsninger, der foreligger. Jeg synes, det er godt, at der også er et regeringsparti, der går ind for den borede banedel, således at den hele tiden er med i forhandlingerne.

Så vil jeg godt sige, at der bl.a. i Information i dag står, at vi måske ville komme med en drilledagsorden om en boret tunnel under Øresund. Det vil vi ikke, for vi mener, at det vil være komplet tåbeligt og politisk uansvarligt, for hvis vi fik en boret tog-tunnel under Øresund nedstemt her i salen, ville den selvfølgelig ikke indgå i de forhandlinger, der skal foregå i fremtiden.

Jeg vil godt spørge ministeren igen, med baggrund i det, der bliver sagt af fru Marianne Jelved: Vil Storebæltprojektet blive nyvurderet med baggrund i det, der nu er fremme med hensyn til de mange broer og tunneler, der tales om?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg sagde i et tidligere indlæg, at jeg havde sympati med, at trafikministeren har et problem. Efter at have hørt fru Marianne Jelveds tale må jeg udvide det til, at jeg har opfattet, at statsministeren har et problem, og jeg vil godt sige et stadig tungere problem.

Jeg må anmelde total uenighed med fru Marianne Jelved, når hun her helt bastant erklærer, at den såkaldte superfærge mellem Sverige og Tyskland eller Sverige og kontinentet ville

umuliggøre en fast forbindelse over Øresund. Jeg er aldeles uenig.

Jeg har allerede tidligere nævnt den enorme nærtrafik, der vil blive mellem Sydskandinavien og Danmark. Der vil blive et trafikspring ud over den almindelige positive trafikudvikling, som vi kan iagttage, som rigeligt vil muliggøre det. Og for masser af svenske leverandører eller modtagere af gods vil det da ikke være hensigtsmæssigt at bruge kombitrafik med benyttelse af både tog og færge, når man kan køre med tog hele vejen. Det er aldeles uovervejet at påstå, at sådan er det bare; det hører ingen steder hjemme.

Der er ved at danne sig et flertal uden om regeringen for, at der nu skal sættes gang i den faste forbindelse over Øresund, og det tror jeg ikke regeringen kan være tjent med.

Må jeg komplimentere hr. Tommy Dinesen for, at han er klar over, at en dagsorden om en jernbanetunnel og intet andet ville blive nedstemt her i dag. Det var da et fornuftigt signal at udsende.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg må ind en gang til og korrigere omtalen af, hvordan den svenske debat forløber. I Sverige er der adskillige, der ser på Danmark som en trædesten, hvis de overhovedet vil have med os at gøre.

Nu må jeg igen have fat i den svenske storindustri. Når Gyllenhammargruppen oprindeligt foreslog sammenbinding over Storebælt, var det ikke for Danmarks blå øjnes skyld, men fordi man ønskede et nordisk regionalt jernbanesystem, hvor det hele hang sammen, for at det kunne blive stort og robust nok til at matche det europæiske system.

Derfor er der slet ikke entydighed i den svenske debat om, hvorvidt man vil anvende Storebælt til jernbanen. Det er der ikke entydighed om, og netop i den gruppe, som blev omtalt i Dagens Industri den 12. december 1989, som jeg citerede fra før, den, der hedder North European Development Council, og hvori Björn Engholm og Gyllenhammar altså sidder, er der al mulig udsigt til, at man kommer til at tænke i et meget bredere regionalt perspektiv end i denne latterlige, lokale tankegang.

Lad mig sige i den forbindelse, at det fortvivlende er, at nordisk samarbejde om transport-