

[Marianne Jelved]

Jeg har rost trafikministeren og regeringen for åbenheden og for oplægget til at få en konstruktiv og åben debat i Folketinget, og jeg har også forstået, at trafikministeren er åben over for en kombineret forbindelse. Jeg har sagt, at Det Radikale Venstre på det beslutningsgrundlag, der foreligger i dag, vil foretrække en boret jernbanetunnel, og det er en forskel, kan hr. Arne Melchior sige, men trafikministeren sagde også, at der var undersøgelser af miljøet, som talte til fordel for en boret jernbanetunnel, medens der var andre ting i undersøgelserne, der talte til fordel for en kombineret forbindelse.

Jeg troede også, at denne debat skulle bruges til at markere den slags synspunkter, men vi har ikke sagt nej til at medvirke til at få undersøgelses- og beslutningsgrundlaget gjort klart, således at der kan træffes en beslutning. Det har vi lagt op til.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Nu kan villigheden til at undersøge jo være en forhaling. Jeg siger ikke, det er det for fru Marianne Jelved, men man kunne få den mistanke.

Men fru Marianne Jelved fik dog altså desværre bekræftet uenighed i regeringen, fordi der fra Venstre og De Konservative ikke blev meldt som fra fru Marianne Jelved.

Alligevel skal jeg for mit vedkommende understrege den mulighed for enighed, der alligevel er, i og med at ministeren har fået ros for at være åben, herunder når det gælder selvkørende biler over Øresund.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Til den almindelige opklaring af enigheder og uenigheder vil jeg gerne spørge trafikministeren, om han ikke er enig med fru Marianne Jelved i, at vi skal have lavet bedre trafikundersøgelser. Er han enig med fru Marianne Jelved i, at vi skal have lavet bedre miljøundersøgelser, end vi har i øjeblikket? Ja, så vidt jeg kunne høre af ministerens tale, kunne det bestemte godt udlægges i samme retning, som den radikale tale gik.

Er trafikministeren også enig i, at nogle økonomiske undersøgelser, f.eks. svarende til det kvalitetsniveau, som hr. Traberg Smidt præsenterede

terede før – som ligger betragteligt over det niveau, vi i almindelighed stiller til trafikøkonomiske undersøgelser, hvor vi bare lader dem drøne igennem – er trafikministeren enig i, at undersøgelser af den art skal præsenteres, før vi går i gang med at bygge – altså noget af det kan laves nogenlunde hurtigt, andet tager tid – men kort sagt: Er ministeren så åben, at han ikke på forhånd har lagt sig fast på hr. Arne Melchiors fikseringer?

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Nu drejer det sig jo ikke bare om at få det sidste ord – det kan måske også være en ulempe.

Jeg vil gerne til hr. Tommy Dinesen sige, når han taler om Odense og Hamburg og EF – ja, jeg tror oven i købet, at som Europa udvikler sig i øjeblikket, så er den, vi kan godt sige eneste chance for, at EF interesserer sig for os, den, at man knytter Norge, Sverige og Danmark til Centraleuropa.

I øjeblikket investerer man i Forbundsrepublikken og planlægger at investere enorme beløb til at åbne mod DDR. Og man kan også, selv om det drejer sig om et rigt land, forstå, at der ligeledes skal et flertal til, før man vil anvende midler til at gå nordpå. Hvis vi går til EF og siger, at det er en EF-opgave, tror jeg, at det, der vil spille en rolle, er, at det er hele det nordiske område, som nu knyttes til det øvrige Europa. Det er i hvert fald givet, at det er det, vi – sammen med, håber jeg, vore tyske kolleger – vil anføre i Bruxelles. Så jeg kan svare bekræftende på det spørgsmål, hr. Tommy Dinesen har rejst.

Jeg har både i mit første indlæg og senere udtrykt åbenhed over for den faste forbindelse. Men jeg synes, vi skal begynde et sted, og det sted må være hos svenskerne. Det må være den danske og den svenske regering, der forhandler, og det må være dem, som i fællesskab ser på finansiering, på miljøproblemer, på alle de problemer, som er rejst her i salen. Det er i hvert fald min indstilling, at det skal være rækkefølgen i de forhandlinger, som forhåbentlig skal foregå i de kommende måneder.

Jeg skylder hr. Arne Melchior et enkelt svar vedrørende apparatet fra A/S Storebæltsforbindelsen. Jeg har for et stykke tid siden fået en henvendelse herom, og jeg vil finde det helt naturligt, at tilstedeværelsen af dette apparat indgår som en af de betydelige ingredienser i den