

[Gade]

fordi der er 140 stemmer for nogle tal, er de de rigtige. Jeg vil gerne bringe hr. J.K. Hansen ud af den vildfarelse. Det, vi diskuterer her, er realiteter og ikke spørgsmålet om, at 140 kan vedtage nogle tal, som de kalder realiteter. Det sidste oplever vi ret meget i denne debat, men det er det første, vi burde interessere os for at komme dybere ned i; desværre ser det ikke ud til, at hr. J.K. Hansen bidrager til det.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Om det ikke lykkes igen i dag at få en af hr. Bilgrav-Nielsens tårepersende historier om den svenske trafik! I den tyske Landesverkehrs-plan, som blev udformet i 1991 og var til høring i perioden 1988-91, var disse beregninger og tal, hr. Bilgrav-Nielsen står og slynger om sig med som nye, han lige har fået af Centerpartiet, med. Læs Landesverkehrs-planen; dér kan man se, hvordan hele opspillet var! På daværende tidspunkt fremhævede Bonn nødvendigheden af Øresundsforbindelsen for jernbanedelen i Europa, ikke mindst for det Highspeed Train System, som hr. Bilgrav-Nielsen selv går ind for, og for afviklingen af hele biltrafikken. Jernbanetrafikken som nr. 1 og biltrafikken som nr. 2. Alt det sludder med de store færger har vi kendt i alle årene; der er intet nyt under solen.

(Kort bemærkning).

J.K. Hansen (S):

Jeg skal såmænd ikke forsøge at omvende hr. Gade. Jeg synes heller ikke, at hr. Gade bringer ret meget nyt. Det er altså hele tiden noget gammelt noget, som hr. Gade tager frem. Nu tages så Helsingør Dagblad til indtægt for, at trafikken på Helsingør-Helsingborg-overfarten er faldet på det sidste. Det ved vi godt, og det er der en vis grund til, nemlig stagnationen i den svenske økonomi. Jeg har også hørt, at en færgemand, der absolut vil sejle over Østersøen fra Trelleborg, kommer med nogle synspunkter, og dem får vi jo mange af i denne tid. Jeg synes ikke, at man skulle tage alt det, som kommer, for pålydende, for nogle har særinteresser, og det har man naturligvis i Helsingør og i Trelleborg. Jeg må bare sige – og det er *min* tro, og den kan hverken hr. Gade eller andre tage fra mig – at når broen kommer, vil den

også blive brugt. Den vil blive brugt til den lokale trafik, og den vil også blive brugt til den internationale trafik – ikke mindst for så vidt angår jernbanen.

Jeg synes, at man hele tiden glemmer, at vi altså sammen med dette anlæg får en 18 km lang jernbane, som vil forbedre den danske infrastruktur vældig meget.

Ole M. Nielsen (KRF):

Kristeligt Folkeparti er stadig imod Øresundsforbindelsen, og det fremgår tydeligt af dagspressen, at det er de fleste andre også.

Vi mener, at Øresundsforbindelsen er udtryk for en forkert udvikling af samfundet. Vi mener ikke, at vi skal sætte alting i stå eller ønske os tilbage til stenalderen, men at vi realistisk skal vurdere, hvad der vil være en rigtig, bæredygtig udvikling for os og vore efterkommere.

Der kan være meget, der taler for en fast forbindelse over Øresund, men dog ikke nær så meget, som de fire brobyggerpartier forestiller sig. Her tænker jeg især på trafikmængden, for alene prisen for at passere vil forhindre, at samfundene forenes i den grad, man forestiller sig, og som må ligge til grund for de meget optimistiske trafikprognoser.

Vi ville gerne have taget ansvaret for en tunnelforbindelse. Hvad der skulle igennem den tunnel, kunne man diskutere, men det er en kendsgerning, at hvis vi vil fremme en udvikling af banedriften, så en større mængde af gods- og persontrafik sker på bane frem for på landevej, og det er vel stort set alle enige om, skal vi sørge for at udbygge mulighederne for, at togdriften kan fungere effektivt. Togdrift er den miljømæssigt mest forsvarlige transportform, og den er særdeles økonomisk i store byområder med store transportbehov, ligesom togdrift er den mest fornuftige transportform for personer og gods over lange afstande, hvor man af tidsmæssige grunde ikke kan bruge skibstransport.

Det er ikke hensigtsmæssigt at overføre tog med færger. Vi har tilstrækkelig mange års dårlige erfaringer i Danmark med den slags; togdrift kræver faste forbindelser.

Biltog er en god ting over lange afstande. Om det vil være fornuftigt over så korte afstande som under Sundet er vist ikke undersøgt tilstrækkeligt, men ellers kan vi sagtens klare os med nogle effektive færger til nogle af bilerne;