

[Glensgård]

have underbygget en lille smule, men det er samtidig en påstand, som ministeren bygger sin redegørelse på, ganske vist med en anden påhæftning, idet man siger, at Landsforeningen Danske Vognmænd ikke ønsker aksestrykket sat op. Man er altså også enig i, at der ligger en vis fare, men man bygger altså en trafikpolitisk redegørelse på en påstand, der ikke er underbygget eller i hvert tilfælde set med mine øjne ikke er underbygget. Dét vil jeg godt have at ministeren ligesom forklarer lidt om, hvordan man kan underbygge disse ting.

For mig at se er der også visse visioner i DSBs Plan 90, men jeg er bange for, at de visioner løber for vidt, hvis det er således, at vi skal tænke på, at DSB efterhånden overtager bogstavelig talt enhver form for, jeg er lige ved at sige trafik herhjemme. Man har sådan en eller anden idé om, det ligger som en undertone, at man godt kunne tænke sig fremover at overtage biludlejningsfirmaer, man kunne godt tænke sig fremover, at man skulle gå hen og købe en billet, hvor der forlods var bestilt en taxa til én, og alle disse ting. Det er i hvert tilfælde set med mine øjne en farlig vej. Det er muligt, at jeg læser rapporten lidt anderledes, end ministeren gør, men så synes jeg, vi skal have de ting frem.

Lige til sidst omkring Alssundforbindelsen synes jeg, det skal være helt klart, at ministeren i bilaget skriver:

„Etableringen af en ny Alssundbro sammen med en forlægning af hovedlandevejen Kruså-Sønderborg til nord om Sønderborg er også under overvejelse.“

Det er straks lidt anderledes end det, ministeren stod og sagde her fra talerstolen: den er under overvejelse. Det kan den være 10 år frem i tiden. Men jeg vil godt høre, om ministeren vil arbejde på, at den Alssundbro bliver fremskyndet nu, for hvis ikke ministeren vil det, så må vi tage vores forslag til folketingsbeslutning op fra sidste år, hvor vi markerer, at den Alssundbro er en nødvendighed, og at den skal fremskyndes nu og her. Men hvis ministeren vil markere, at han fuldt ud er indstillet på at arbejde for en fremskyndelse af den Alssundbro, kan vi selvfølgelig undgå dette ekstra lovgivningsarbejde.

Til sidst bare lige en lille kort bemærkning. Ministeren sagde, at vi altid fik hurtige og relevante svar. Jeg ved ikke, om ministeren her særlig tænker på Lyngbyvejens indføring.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Der er kun et par korte bemærkninger fra min side.

Det svar, som ministeren gav mig med hensyn til H-H-forbindelsen, vil jeg godt kommentere ganske kort. Jeg kender godt den argumentation, at det var et dansk ønske, at man fik tunnelen mellem Helsingør og Helsingborg med i de aftaler, som vi altså ikke var i stand til at realisere. Jeg må forstå det sådan, at det var et ønske, som den danske minister fremførte over for den svenske minister, altså ønsker, der har været udvekslet på ministerplan. Hvis vor nuværende minister vil gøre sig den ulejlighed at slå efter i de forhandlinger, som fandt sted i den svenske riksdag, da man dér skulle tage stilling til Øresundsaftalerne, så vil han se, at adskillige medlemmer fra det svenske socialdemokrati, vel hele partiet, vel hele folketpartiet og også medlemmer af, jeg tror endda formanden for Centerpartiet, gav udtryk for, at man burde opprioritere H-H-forbindelsen fremfor K-M-forbindelsen.

Jeg siger det, fordi jeg synes, at vi er nødt til ligesom at prøve at undersøge de muligheder, der måtte være. Det kunne jo ske, at den linje så kunne slå igennem, når man nu ved, at den store mundfuld bliver vi ikke i stand til at tage med hensyn til hele Øresundsområdet.

Og spørgsmålet om Store Bælt: jeg er enig med ministeren om, at tiden ikke er inde til, at vi nu sætter store nye undersøgelser i gang. Det er heller ikke nødvendigt, for de er foretaget om Store Bælt, og vi har et vældigt godt materiale om Store Bælt. Det eneste, jeg ønsker, er, at vi nu i den forhandling, vi får, inden vi skal træffe den endelige afgørelse, nok en gang tager et check på, om der er prisforskelle af nogen væsentlig betydning mellem, om man vælger højbroen på de 4 km, eller om man tager en tunnel på de 4 km, hvor Østerrenden er dybest. Der må være nogle fordele, hvis man kunne vælge tunnelen, fordi man derved ikke skal bede