

[Løvig Simonsen]

der. Her må jeg henvise til det svar, som vi fik fra miljøministeren i samrådet sidste uge, og det papir, hvor der gøres opmærksom på, at Storebælts ekspertpanel har godkendt, at det er den bedst mulige.

Jeg tror også, det er rigtigt, når vi kommer ind på fordelingen mellem Sverige og Danmark i dette spørgsmål, at det klargøres på den måde, at det, der er spørgsmålet mellem svenskerne og os, er, hvor stor en del af saltgennemstrømningen der kommer gennem Øresund, og hvor stor en del der kommer gennem Storebælt. Det glæder mig da, at hr. Tommy Dinesen har bekræftet, at 70 pct. kommer gennem Storebælt. Det vil især være det, svenskerne hæfter sig ved, eftersom det jo ikke er spørgsmålet om den daglige, men de spring, der en gang imellem kommer, og som er nødvendige for Østersøens saltindhold.

Jeg er glad for denne debat, for nu kommer vi ind i substansen. Jeg ved da godt, at nogle måske synes, det er for teknisk – det kan jeg da kun beklage – men det, der står fast her, er, at de supplerende foranstaltninger, der skal laves, kan give en løsning, der tilgodeser, at saltindholdet i Østersøen er uændret og endda bliver forbedret. Det er det, jeg gerne vil holde hr. Gade fast på.

Trafikministeren (Ikast):

Det er meget pudsigt, at man i denne debat, når man taler om Storebælt, ikke tror på, at tallene bliver så store, som Storebæltsforbindelsen omtaler. Det er SF, der også rejser tvivl om de spørgsmål. Nu har vi så lavet en opgørelse – så godt som vi på alle mulige måder kan – og hr. Gade ved udmærket, at der er lavet svenske undersøgelser, danske undersøgelser og andre undersøgelser.

Hvis vi tager de højeste tal i dem, ligger vi på 6.300 personbiler og 1.500 lastbiler og busser. Lad os så være runde og sige 9.000 alt i alt, men det har jo ikke noget med 55.000 at gøre. Vi kunne godt have bygget noget smallere, men hvad så med nødspor? Det ville optage nøjagtig det samme, for det er vi nødsaget til at have.

Så nævner man tallet 55.000, og det tal har jeg set meget i debatten de sidste dage. Hertil vil jeg gerne sige, at det højeste tal, vi har i Danmark er 53.900 på Helsingørmotorvejen mellem Nærum og Klampenborg. Jeg kan sige til Folketingets underretning, at der på Vejle-

fjordsbroen er 30.500 biler, at der på Farøbroerne er 12.300 biler, og det er alle sammen fire-sporede motorveje.

Jeg beklager over for hr. Gade, at vi ikke kan trylle tallene frem. Der er ikke mere trafik, så vidt vi kan opgøre det. Der kan være en vis margin i alle undersøgelser, men der er langt fra 9.000 til 55.000. Det må hr. Gade give mig ret i. Jeg kan ikke trylle en trafik frem i en rute, der ikke har eksisteret.

Så vil jeg gerne sige til hr. Gade, at det står helt fast som den danske regerings holdning i forhandlingerne med Sverige, at vi opererer med de takster, som jeg har forudsagt. Jeg vil gerne bekræfte, at der i Sverige har været nogle undersøgelser af, hvor mange der så ville komme over, hvis man tog 37 kr. pr. vogn. Mig bekendt er det ikke officielle myndigheder, der har lavet disse undersøgelser. Det, vi har forhandlet om, er Helsingør-Helsingborg-tarifferne overført til den forbindelse, vi taler om her. Det er jo det prisniveau, som hr. Gade kender. Det er derfra, beregningerne er lavet på begge sider af Sundet, og her er der enighed om tallene mellem Sverige og Danmark, og der er også enighed om, at det er det prisniveau, vi forhandler om.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Hr. Gade taler om Socialdemokratiets troværdighed og angriber os for, at vi ikke har afprøvet alternative løsninger. Hr. Gade har vel ligesom jeg læst 1989-rapporten. Hvis man tager sammenfatningen og vurderingen, var grunden til, at vi fik en 1989-rapport, den, at der var de overvejelser i efteråret 1987. De ledte til, at regeringen bad Øresundsdelegationen om at supplere udredningsmaterialet yderligere, og det skulle omfatte en mere indgående vurdering af en ren jernbaneforbindelse mellem København og Malmø udført som en boret tunnel. Det står i 1989-rapporten.

Det næste var mulighederne for at udføre den kombinerede forbindelse i etaper – først jernbaneforbindelsen og derefter vejforbindelsen, som vi har det på Storebælt – og disse resultater ligger i 1989-rapporten. Så kommer hr. Gade med nogle betragtninger om de manglende oplysninger om økonomien. Jeg må da selvfølgelig indrømme, at i Socialdemokratiet har vi sat vore eksperter til at udfærdige en række