

[Gade]

mænd til stede fra Det Konservative Folkeparti, så jeg taler til købmandssjælen i De Konservative.

Hvorfor vil man ikke have det maksimale ud af investeringen, når man nu har foretaget den? Eller er det meningen, at man vil sætte en trafikprop i? Hvis det er meningen, at man vil sætte en prop i trafikken og hæmme den naturlige overfart af biler og gods osv., hvorfor vil man så ikke tage den borede tunnel, for det er jo en fornuftig trafikprop? Det er da takstpolitik ikke. Det kan da laves om, hvis det går galt og man får brug for at sætte sugerøret i statskassen. Så bliver der et pres for at bryde op.

Må jeg sige til sidst til J. K. Hansen . . .

Formanden:

Hr. J. K. Hansen, selv om det tager lidt ekstra tid.

Gade (SF):

Hr. J. K. Hansen, ja. Al denne udenomssnak med 89-rapporten forklarer jo ikke, at der ikke ligger en 1990-rapport. Det er det ene. Det andet er, at der er økonomi i en biltogsmodel. Kom op og bevis det.

Formanden:

De korte bemærkninger er på to minutter.

(Kort bemærkning).

Løvig Simonsen (S):

Jeg vil gerne først sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg har prøvet at forklare, hvor vi har vores erfaringer fra.

Jeg skal nævne to eksempler. For det første, når det drejer sig om ikke at bruge ordet miljøneutral, er det vigtigt, at man i den videre debat er klar over, at der er problemer, der skal løses, som ikke løses ved at bruge ordet miljøneutral.

Det andet var spørgsmålet om den afgravningsform, der skal anvendes. Her er det blevet bekræftet, også ved at hr. Gade har nikked tidligere i dag, at dér bliver vi mere skånsomme ude i Øresund, hvis der skal foretages afgravninger. Det mener jeg er en erfaring, vi har draget af Storebælt.

Så har hr. Tommy Dinesen sagt, at der var rapporter nok, men jeg forstår på hr. Gade, at der skal være en rapport mere vedrørende den borede tunnelforbindelse. Så kan vi lægge den oven på den fra 1989.

Må jeg sige til hr. Gade: Nej, det er overhovedet ikke for at komme udenom. Det, der er afgørende for mig, er, at vi løser den menneskeskabte forurening ved, at vi laver de ting, der skal til sammen med de øvrige Østersølande, og det vil forbedre iltkvaliteten i Østersøen. Derved er der ingen problemer, når det drejer sig om en fast forbindelse. Sådan forholder det sig.

Når det drejer sig om saltindholdet, er det noget andet, fordi det ikke er menneskeskabt. Dér er vi afhængige af, hvilke muligheder der kommer for saltindtag, og her er det klart, at vi skal være meget nøje med hensyn til de kompenserende ting.

Må jeg sige til hr. Gade til sidst, at det kan da godt tænkes, at det ikke tilfredsstiller hr. Gade, men når det nu – jeg tror, at det var hr. Gade, der brugte udtrykket i sin ordførertale her – drejer sig om bæredygtighed, vil jeg gerne gøre opmærksom på, at bæredygtighed også betyder, at man ser det i en helhed og prøver at løse problemerne i en helhed og ikke begynder at fokusere på, at et enkelt problem kun kan løses på én måde, for sådan forholder det sig ikke.

Formanden:

Så får hr. J. K. Hansen også en kort bemærkning og hr. Gade, og så slutter vi denne runde.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Det var hr. Gade, der sagde om økonomien: Bevis det. Vi ved, hvad en kyst-til-kyst-kombineret forbindelse koster. Vi ved også, hvad en kyst-til-kyst-jernbaneforbindelse koster. Skal vi koble en biltogsløsning på denne, skal vi have nogle landanlæg. Det har i øvrigt også Danmarks Naturfredningsforening demonstreret i deres brev, som de har sendt til alle folketingsmedlemmer, at en jernbanetunnelløsning koster 9 mia. kr. Det er oven i købet i åbent land. Det er altså ikke boret ind under Amager og ind under Tårnby, men nedsænket i grave. Dertil kommer – det har man ikke regnet ud – de store landanlæg på 50 ha, der skal være de terminalanlæg, der skal være i hver ende af biltunnelen. De skal så lægges oveni, og så får man altså ikke en ret meget billigere løsning.

Lad det være, men så får vi det andet, som jeg nævnte for et øjeblik siden: En biltogsløsning kan ikke konkurrere med færgerne på HH-linien, altså mellem Helsingør og Helsingborg.