

[Gade]

de ud af her til slut på debatten. Jeg vil spørge nogle af forslagsstillerne – jeg er såmænd ligeglad med, hvem der svarer – men hvad betyder, »at der samlet sker en forbedring af miljøet i hovedstadsområdet«? Og hvem bestemmer, »at miljømæssige belastninger skal mindskes mest muligt«?

Og så kommer økonomien. Jeg har undret mig over, at de borgerlige partiers snusfornuft slet ikke tilsiger dem at få bedst mulig økonomi i dette, men tilsiger dem noget helt andet. Jeg vil gerne have at vide, hvad finansministerens udtalelser om taktspolitikken egentlig betyder. Hvis finansministerens udtalelser skal stå til troende, betyder de så, at den kollektive trafik ikke længere kan være begunstiget, og at vi alligevel får flere biler?

Når jeg ser konstruktionen igennem, ser jeg for mig et monstrum. Konstruktionen er dagsordenen, og jeg ser et monstrum, hvor flertalspartierne, betonpartierne, siger:

1: At man vil bygge en motorvej til langt flere lastbiler og biler, end man regner med vil bruge den.

2: At man afviser økonomisk snusfornuft for at få økonomien til at hænge sammen.

3: Man siger, at statskassen må ikke åbnes, men alligevel vil man gerne have et sugerør ned i statskassen.

4: Man siger, at miljøet må gerne ødelægges, men mindst muligt.

Og så kan man sige som punkt 5: Den kollektive trafik skal fremmes, men hvis det bliver nødvendigt alligevel at skride ind, bliver det den private bilisme, der bliver fremmet.

Jeg vil næsten sige det på jysk: A sæjer wel-bekomme.

Lone Dybkjær (RV):

Det er til hr. Løvig Simonsen, der bliver ved med at fremdrage statusnotater fra september måned. Jeg tror, at jeg bliver nødt til at anskaffe dem for for alvor at kunne gå ind i debatten med hr. Løvig Simonsen på dette felt.

Hr. Løvig Simonsen siger, at der forhandles om en kombineret forbindelse, og jeg må sige til hr. Løvig Simonsen, at jeg har ikke på noget tidspunkt benægtet, at der blev forhandlet om en kombineret forbindelse. Jeg har sagt det offentligt, og jeg har skrevet om, at det var udgangspunktet, bl.a. fordi Socialdemokratiet ikke var interesseret i andet end den kombinerede

de forbindelse, sådan som de havde vedtaget på deres hovedbestyrelsesmøde i april 1990. Hvis Socialdemokratiet havde vedtaget noget andet, havde det måske også været sandsynligt, at man havde kunnet indforhandle andet allerede på det tidspunkt. Nu er udgangspunktet altså den kombinerede forbindelse.

Så citerer hr. Løvig Simonsen også meget loyal, at der sættes nye undersøgelser i gang, fordi det, vi har, ikke er tilfredsstillende. Disse undersøgelser var ikke afsluttet på det tidspunkt, da jeg gik af, men de betyder under alle omstændigheder, at den kombinerede forbindelse økonomisk bliver mere nødlidende, end den har været på et tidligere tidspunkt. Det vil altså sige, at den – sådan må jeg vurdere det – kommer tættere på en ren jernbaneforbindelse. Det er derfor, jeg hele tiden har spurgt: Kunne vi så ikke i denne fase, inden der træffes en beslutning, tage jernbaneforbindelsen med og få den vurderet med nu, da det viser sig – sådan må jeg opfatte finansministerens udtalelser – at det bliver nødvendigt at give, hvad vi vel kunne kalde en statsgaranti under en eller anden form, eller at sætte biltaksterne så meget i vejret, at det formentlig bliver prohibitivt. Der står, at den kollektive trafik skal begunstiges ved hjælp af taktpolitikken, så der skal formentlig lægges noget over på biltaksterne. Hvis det viser sig, at økonomien ikke kommer til at hænge så godt sammen, er der vel kun de to muligheder: enten at sætte biltaksterne op, for hvis den kollektive trafik skal begunstiges, skal den vel ikke fordyres, eller også at forlænge tilbagebetalingstiden. Og det er vel det samme som en slags statsgaranti.

Hvis man alligevel skal ind i overvejelser om en slags statsgaranti, kunne vi så om ikke andet få aflivet myterne og få vurderet jernbaneforbindelsen igen? Der er sket meget, og vi kommer nok ikke meget ind på det under den næste debat. Jeg føler i hvert fald ikke trang til så meget mere snak om Øresund i dag. Men i vores beslutningsforslag er der netop redegjort for de meget store ændringer, der er sket siden de første drøftelser af Øresundsforbindelsen.

Min appel til regeringen og Socialdemokratiet skal såmænd bare være, at vi nu får dette lagt fuldstændig på bordet – at vi altså også får jernbaneforbindelsen vurderet, at vi får rentabiliteten i jernbaneforbindelsen vurderet og på samme præmisser som den kombinerede for-