

[Lone Dybkjær]

bindelse. Det synes jeg ville gavne os alle sammen. Det ville skabe mulighed for, at andre mennesker kunne blande sig i debatten, og så kunne vi ende med en anstændig beslutning på et anstændigt beslutningsgrundlag.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg stillede et spørgsmål til miljøministeren om de andre Østersølande. Og det synes jeg da ville være interessant at få svar på i dag. Jeg regner med, at forligspartierne har aftalt, hvordan de håndterer den sag.

Så vil jeg spørge hr. Løvig Simonsen, som har sagt – eller nærmest gjort det til en forudsætning for Socialdemokratiets tilslutning – at der er overensstemmelse mellem delrapporterne og sammenfatningen: Hvad vil Socialdemokratiet gøre, hvis det nu viser sig, når vi får læst de 1.500 sider, hvoraf vi jo kun har nået at læse et par hundrede, at der ikke er total overensstemmelse, hvad har Socialdemokratiet så tænkt sig det vil få af konsekvenser?

Hr. Løvig Simonsen sagde, at det var en forudsætning, at trafikprognoserne passede. Hvad vil Socialdemokratiet gøre, hvis det viser sig, at prognoserne ikke passer? Det er lidt interessant, for Socialdemokratiet gjorde det åbenbart til en ret vigtig betingelse.

Til sidst vil jeg sige, at det egentlig er underligt, at det forslag om motiveret dagsorden, som SF, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti har fremsat, ikke kan vedtages i et Folkeeting, hvor man da tit taler om, at der skal være tid til folkelig debat, at befolkningen skal inddrages, at organisationer – og her tænker jeg ikke på Dansk Arbejdsgiverforening og LO, for jeg tror, de har været inddraget, jeg tænker på mere folkelige organisationer – skal have mulighed for at have et ord at skulle have sagt. Hvad er det egentlig, der er så forfærdeligt i det forslag om motiveret dagsorden, vi har stillet, og som gør, at man altså vil tromle beslutningen om en motorvej over Øresund igennem?

Finansministeren (Henning Dyremose):

Hr. Gade og fru Lone Dybkjær stillede begge følgende spørgsmål: Hvis vi i forbindelse med de videre miljøundersøgelser beslutter os for yderligere investeringer, således som det fremgår af den tredje pind, og som så skal belaste projektet – det var også det, der fremgik af pin-

den – hvordan hænger det så sammen med den fjerde pind om, at takstpolitikken som forudsat begunstiger den kollektive trafik?

Jeg vil gerne sige, at jeg betragter de fem hensigtserklæringer her som værende sidestillede hensigtserklæringer om, at både miljø- og trafikforhold og økonomi skal være tilgodeset. Og det vil sige: Hvis der bliver tale om merinvesteringer, kan der blive behov for at acceptere en længere afbetalingsperiode. Det er en af mulighederne. Det kan også være, at man bliver nødt til at acceptere en lavere realrente i projektet. Det er en anden mulighed.

Det er jo sådan – og det mener jeg ikke der er blevet lagt skjul på – at der er tale om et projekt, hvor vi går ind for at sikre en så billig lånefinansiering som overhovedet muligt med en egentlig statsgaranti. Det er der ikke noget mærkeligt og odiøst i. Det er jo derfor, vi har det femte emne med: at anlægget ejes og styres af de to stater. Og vi har da ikke lagt skjul på, at der bliver tale om en statsgaranti, og derfor er der ikke megen hokusfokus i sammenhængen mellem de forskellige formål. Det hænger sammen, og der er mulighed for at variere på de forskellige parametre.

Derfor mener vi heller ikke, at der er behov for yderligere undersøgelser omkring en jernbanetunnel, bl.a. fordi den svenske regering ikke ønsker at forhandle det, og fordi den danske regering mener, at det er bedst med en kombineret forbindelse. Det er da et godt, ærligt politisk standpunkt, og det ser der ud til at være flertal for. Derfor er der ikke behov for at spille tiden med så mange andre analyser. Vi har den opfattelse, at dette er et godt og sundt økonomisk, miljømæssigt og trafikmæssigt projekt.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg forstod på finansministeren, at det er sidestillede hensigtserklæringer. Så er det jo, man godt kunne drømme om, at hensigtserklæringerne var parallelle, så man kunne finde ud af, hvordan det hele hænger sammen. Sagen er jo, at de stritter i hver sin retning, og det er også blevet klart under denne debat, at tingene ikke hænger sammen.

Hvis man vil prioritere den kollektive trafik og der kommer yderligere udgifter, hvordan vil man så løse det problem? Jeg forstod så, at man vil åbne statskassen via statsgarantien – ikke