

[Tommy Dinesen]

diskuterede Øresund sidste gang, siger, at vi skal sørge for at begrænse bilismen og få mere over på tog. Det har vi alle sammen vedtaget. Men det er ikke det, der sker her, for rapporten fortæller – der kommer en rapport næsten hver anden dag, dem kan man få, bare man har råd til at betale dem – hvor mange biler der bliver ved med at komme både på Storebælt og alle andre steder. Det er det, der er galt. Det er i direkte modstrid med, hvad vi siger, når vi er ude at fortælle, hvor godt Danmark skal være, hvor rent der skal være, osv. Man gør det modsatte ved de beslutninger.

Det er derfor, jeg har det med at sige, at den rigtige beslutning er biltog, og det bliver biltog i fremtiden, for der er simpelt hen ingen, der kan have alle de biler på vejene.

Det, der forbavtede mig positivt på det møde i Bruxelles, var, at uanset om det var en borgerlig eller en socialist, vidste de alle sammen, at de var gået galt i byen ved bare at lade bilismen og den uhæmmede vækst fortsætte.

Men jeg går ikke ind for forbud mod biler, hvis det kan glæde hr. Aagaard, selv om jeg ikke selv har nogen. Det vil jeg da godt lige tilføje. Vi går ind for den kollektive trafik, den skal fremmes, men det er ikke det, der sker her.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg vil godt sige til hr. Aagaard, at den opgave, jeg egentlig troede vi var fælles om, var, at vi skulle have mindre gods på lastbiler og mere gods på skinner.

Nu lyder det, som om hr. Aagaard mener, det er omvendt. Det passer også meget bedre til projektet, det skal jeg indrømme hr. Aagaard. Men jeg vil så bruge lejligheden til at spørge hr. Aagaard, om han mener, at de nye tal for, hvor mange biler der skal køre over Øresundsbroen, nu er realistiske. Da vi debatterede det for knap 2 måneder siden, havde vi nogle tal, nu er tallet for, hvor mange biler der skal køre over, steget for personbiler med 37 pct., for lastbiler med 47 pct. Hvornår mener hr. Aagaard vi er nået op på et realistisk niveau? Altså hvor højt skal vi op, for at hr. Aagaard får sin ønskeposition?

Om den offentlige debat vil jeg gerne sige til hr. Arne Melchior, at der jo ikke har været et alternativ på bordet. Muligheden for en boret tunnel har flertallet jo ikke turdet lægge frem til offentligheden, så vi havde noget at vælge imel-

lem. Det er det, der er vores anklage mod det massive flertal, som jo har prøvet at drukne debatten om det eneste ordentlige alternativ.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Min bemærkning om den manglende debat er også henvendt til hr. Tommy Dinesen. Hr. Tommy Dinesen har naturligvis læst bemærkningerne til lovforslaget, og det er også belyst her, hvor mange år disse spørgsmål har været debatteret. Jeg har oven i købet selv været med til indtil mange gange – også i større forsamlinger – at debattere såvel kombineret forbindelse som borede togtunneler, som man taler så meget om i øjeblikket. Det er, som om det ikke havde gjort så meget, hvis vi ikke havde fået denne debat, dersom der var truffet beslutning om en boret togtunnel. Men jeg vil gerne helt stiltfærdigt spørge hr. Tommy Dinesen, om han ikke tror, at grunden til, at vi har fået debatten nu så pludseligt og så voldsomt fra forskellige sider, er, at der nu er truffet en beslutning. Hvorfor har den ligget stille? Der har da været alle muligheder til at tage debatten op. Men nu er der truffet en beslutning, og pludselig taler man om, at der ikke har været debat osv., og så blusser debatten pludseligt op.

(Kort bemærkning).

**Aagaard (KF):**

Jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen og til hr. Gade, at uanset om tallet nu er 8.000, 10.000, 12.000 eller 15.000 i årsdøgnstrafik over en Øresundsforbindelse, ville det da være fuldstændig uansvarligt kun at bygge broen, så den var dimensioneret til det antal. Man må da nødvendigvis bygge et sådant projekt også for fremtiden.

Derfor er det da i høj grad et spørgsmål om, hvad prisen bliver – hvor meget det vil koste at køre over broen.

Når det bliver sagt, at vi ikke lever op til intentionerne om at styrke den kollektive trafik, så er det en sandhed med modifikationer, for der er i høj grad i disse år tale om store investeringer i DSB-materiel. Den teknologiske udvikling gør, at det bliver mere og mere attraktivt at benytte den kollektive trafik, og ikke ét eneste stort anlæg gennemføres der uden stor hensyn tagen til de bedst mulige forhold for togdrift.