

[Lone Dybkjær]

Hvis man f.eks. vil sige: Vi synes, det er fint med den forbindelse, så lad os gøre det. Det kan der da godt argumenteres for, og så må vi andre bare sige, at vi gerne vil kende prisen. Vi vil i hvert fald gerne som nogle af dem, der har været regeringens parlamentariske grundlag, sige, at hvis regeringen kan håndtere dette her på denne måde, ja, så vil vi altså håndtere andre ting tilsvarende.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Når hr. J. K. Hansen bruger Storebæltsforliget og siger, at der stod i den aftale, at man skulle have en fast forbindelse over Øresund, så er det rigtigt, men det er der ikke mange andre end dem, der har læst loven, der er klar over.

Men tilsvarende står der jo altså i Øresundsforliget, at man skal have en Femernforbindelse. Betyder det så, at de forligspartier, der står bag Øresund, også står bag en Femernforbindelse?

(Kort bemærkning).

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

Til det sidste skal jeg sige, at nu bør hr. Tommy Dinesen altså læse aftalen rigtigt og ganske, som det står. I øvrigt bør hr. Tommy Dinesen også læse svaret på det spørgsmål, som Trafikudvalget har stillet til trafikministeren. Så får hr. Tommy Dinesen fuldstændigt svar på det.

Fru Lone Dybkjær kører frem med, at man mangler undersøgelser. Både 1987-rapporten og 1989-rapporten indeholdt jo ting om alternative løsninger og alternativ linjeføring, det er der jo ikke nogen tvivl om, men nu sår fru Lone Dybkjær så tvivl om, om trafikprognoserne holder. Jamen lad os så tage den biltogsløsning, som SF taler så varmt om. Det kunne jeg også, hvis vi kunne få økonomi i det, så var det en fantastisk god løsning – hvis vi så i øvrigt kunne få et flertal for den. Det er nogle personlige betragtninger, jeg har. Men jeg er blevet overbevist om, at der ikke er økonomi i en biltogsløsning. Det har jeg måttet acceptere.

Men lad os så tage trafikprognoserne. Hvordan ville Det Radikale Venstre og SF egentlig få økonomi i en biltogsløsning, når der ingen biler er? Jeg tror da næppe, at bilisterne skulle være mere fristet til at tage med et tog, end de skulle være fristet til at køre over. Så tror jeg så-

mænd, de ville køre over Helsingør-Helsingborg. Det har vi også fået nogle svar om i Trafikudvalget.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Det var interessant at høre, at det var afgørende for Socialdemokratiet, da de sagde ja til denne her løsning, at der ikke er økonomi i alternativet, en boret tunnel. Det betyder jo så, at Socialdemokratiet nu sammen med Det Radikale Venstre og SF og vel også Fremskridtpartiet og Kristeligt Folkeparti vil sætte ind på at få lavet en seriøs vurdering af økonomien i en boret tunnel. Ja eller nej, vil Socialdemokratiet se en seriøs vurdering af økonomien i en boret tunnel? Er det det, vi skal bruge de næste 1½ måned til? Ja eller nej?

(Kort bemærkning).

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

Nu skal man altså ikke drage forhastede konklusioner fra denne talerstol. Bare fordi jeg i et svar på en kort bemærkning nævner nogle personlige betragtninger, bør hr. Gade altså ikke med det samme træffe forhastede konklusioner. Det beder jeg om at hr. Gade ikke gør.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Nu er vi i en helt speciel situation. Socialdemokratiets ordfører fortæller her, at han personlig var interesseret i at undersøge økonomien i en boret jernbanetunnel med biltog, men Socialdemokratiet er det ikke. Vi startede med at høre, at De Konservative sagde noget andet end trafikministeren, og nu har vi altså hørt, at den socialdemokratiske ordfører siger noget andet end Socialdemokratiet. Hvor er vi egentlig henne i denne diskussion?

Er det, fordi en hel masse partier i dag er mere optaget af at dække diskussionen til, af at se ud, som om de er åbne, men ikke i realiteten ønsker at være åbne? Hvis det er det, hele projektet handler om, er det jo sådan set en skidt dag for folkestyret.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg opfattede hr. J. K. Hansens bemærkning