

[Gade]

For hvis det er rigtigt, at man overvejer at bygge biltog i Danmark helt uafhængigt af dette projekt, hvorfor i alverden skal materielanskaffelser og terminalbygninger så regnes ind i dette projekt? Det er jo vigtigt. Det er da klart, at jeg synes, det er klogt af DSB at overveje at lave biltogsløsninger i Danmark, for vi skal vel ikke være den eneste plet på verdenskortet, der ikke har biltog?

Det vil jo sige, at der alligevel i Århus og i København skal bygges terminaler til biltog. Jamen skal der ikke det? Er regeringen imod det? Vil det sige, at vi står med den regering i Europa, der er mest reaktionær i forhold til biltogsudbygning? Det er noget, man gør i andre lande. Alle, der tænker i trafikpolitik, og forstår, hvad der er sket de sidste år på trafikområdet, er jo i fuld gang med at planlægge udbygningen af biltog, og jeg har forstået på et svar fra ministeren, at DSB også klogeligt er i gang med den slags overvejelser.

(Kort bemærkning).

Glønborg (KRF):

Undskyld, at jeg først kommer her efter hr. Gade, men jeg fik ikke tilstrækkelig tydeligt gjort opmærksom på, at jeg gerne ville have en kort bemærkning til hr. Kaj Poulsens indlæg, for jeg glæder mig da over, at hr. Kaj Poulsens indlæg tyder på, at vi her har et eksempel på endnu en socialdemokrat, som har set de virkelige store farer i det, som man nu er i gang med at lave.

Kristeligt Folkeparti har jo erkendt, at vi må drage lære af den udvikling, der har fundet sted i de senere år, og det får os til i dag at handle ansvarsbevidst, og jo flere socialdemokrater, der enkeltvis vil kunne indse det samme – at fordi man én gang har begået noget, som måske viser sig at være en miljømæssig fejltagelse, skal man jo ikke føle sig forpligtet til at fortsætte den – des bedre. Der er et gammelt ord, der hedder, at det er menneskeligt at fejle, men at det er djævelsk at fortsætte dermed.

(Kort bemærkning).

Løvig Simonsen (S):

Jeg skal naturligvis ikke blande mig i de spørgsmål, som hr. Gade stillede til ministeren, men jeg skal gøre opmærksom på, at i det referat, som vi har modtaget fra udvalgsbehandlin-

gen i det svenske trafikudvalg, gør man opmærksom på, at man gerne vil have en nulløsning af hensyn til vandgennemstrømningen, og det er for øvrigt også angivet i Miljørapporten 1991. Det har vi heller aldrig afvist fra Socialdemokratiet, men vi har sagt, at vi gerne vil have yderligere undersøgelser, før vi lægger os fast på noget.

Må jeg så lige have lov til i den forbindelse at tilføje, at når det svenske trafikudvalg går ind for en nulløsning, siger de da også til sidst, at de erindrer om, at en sådan aftale forudsætter, at Sverige og Danmark samarbejder om disse spørgsmål. Dette bare for fuldstændighedens skyld.

Så kunne jeg godt tænke mig, at man også gjorde sig den ulejlighed at læse lidt videre, for det, udvalget samtidig siger, er, at man har lagt den høje miljømæssige prioritering, man har både i Danmark og i Sverige, til grund for, at her mener man, at den løsning, der er fundet, også er miljømæssigt forsvarlig. Det hører også med i sammenhængen.

Trafikministeren (Ikast):

Det var med tilfredshed, at jeg for få dage siden modtog meddelelsen om, at den svenske rigsdags trafikudvalg har afsluttet behandlingen af forslaget vedrørende Øresundsforbindelsen, og at et bredt flertal støtter dette.

På dette grundlag tager den svenske rigsdag den 12. juni 1991 stilling til regeringens forslag. Det svenske flertal understreger i betænkningen, som er sendt til vort trafikudvalg, at anlægget af Øresundsforbindelsen indebærer en vigtig strategisk satsning for fremtiden. Det konstateres videre, at der er få spørgsmål, som har været genstand for et så omfattende udrædningsarbejde som spørgsmålet om Øresundsforbindelsen, ligesom det understreges, at anlægget af forbindelsen kan forenes med høje miljøkrav. De svenske synspunkter svarer helt til den opfattelse, som partierne bag den politiske aftale om Øresund har redegjort for i debatten her i landet. Jeg takker ordførerne for disse partier for deres positive indstilling til lovforslaget, således som det er kommet til udtryk her i dag.

Det er et meget stort materiale, der er indgået i behandlingen af lovforslaget. Baggrundsmaterialet er større, end det normalt er ved behandlingen af anlægssager, hvilket er helt naturligt, sagens størrelse taget i betragtning.