

[Lone Dybkjær]

sættes spørgsmålstegn ved, og miljømæssigt er der ikke nogen, der er i tvivl om, at tunnelen er den bedste løsning. Så kan man diskutere, hvordan man vil afveje tingene over for hinanden, men der er da i hvert fald ingen tvivl om, at den borede tunnel er den miljømæssigt bedste løsning.

Derfor er det heller ikke underligt, at hr. J. K. Hansen ikke går helt så langt; han sagde blot i en af sine replikker, at denne løsning er den økonomisk mest forsvarlige. Jeg synes i hvert fald, vi andre har lov til at konkludere, at Socialdemokratiet i denne sag ikke har sat miljøet forud for økonomien.

Hr. Svend Auken – og det er sådan set også derfor, jeg forholder mig til netop hr. Svend Aukens tale – holdt i øvrigt en ganske fremragende tale, hvori hr. Svend Auken argumenterede for, hvorfor der burde være en fast forbindelse, og hvorfor Socialdemokratiet var tilhænger af en fast forbindelse – jo stort set synspunkter, som i hvert fald Det Radikale Venstre også kan dele. Vi er tilhængere af nogle af de ting, som hr. Svend Auken fremførte om det nordiske og forholdet til det videre perspektiv i Europa osv. Det er heller ikke det, diskussionen har gået på, men på, hvilken fast forbindelse vi nu skal vælge, når vi har disse synspunkter.

Hr. Svend Auken sagde videre, at Socialdemokratiet havde stillet tre krav, som de gerne ville have opfyldt, når de diskuterede udformningen, nemlig at det skulle være miljømæssigt i orden, at det ikke måtte belaste skatteyderne, og at der skulle være tale om et offentligt ejet selskab eller en offentligt ejet forbindelse. Det sidste er Det Radikale Venstre også tilhænger af. Når det drejer sig om spørgsmålet om at belaste skatteyderne, er det jo unægtelig et af de spørgsmål, vi har til debat. Man kan altid definere, hvornår man belaster skatteyderne, og hvornår man ikke gør det. Det er rigtigt, at hver gang én herinde fra Folketinget kører over den faste forbindelse, når den engang måtte komme, er der vel ikke tale om en direkte skattekrone fra en af os andre, på den måde er det jo korrekt. Men man kan nok diskutere, om de danske skatteydere ikke alligevel kommer ind i billedet, i og med at man har en længere afskrivningstid, end man sædvanligvis har, når man ser på sådanne samfundsinvesteringer. Det er også klart fremgået af de tidligere debatter, at

hvis afskrivningstiden bliver 40 år, må det vel indirekte på en eller anden måde betyde, at skatteyderne belastes, ligesom en eller anden form for garantiordning må komme på tale i denne sammenhæng.

Når det drejer sig om kravet om, at forholdene skal være i orden miljømæssigt – det er jo det, diskussionen går på – er vi enige om, at det skal de være. Vi mener ikke, der er dokumentation for, at den løsning, der er valgt, er miljømæssigt i orden. Det er rigtigt, og det anerkender vi også, at man har fået 300 mio. kr. mere til at afbøde nogle miljømæssige konsekvenser. Vi er af den opfattelse, at man fra starten skulle have vedtaget en rigtig miljøløsning, og at det allerbedste ville have været en boret jernbanetunnel med biltog. Det næstbedste ville i hvert fald have været en boret tunnel til biler og én til tog og ikke det, der vedtages her. Jeg kan fortsat ikke forstå fascinationen af broløsningerne.

Så siger Socialdemokratiet ved hr. Svend Auken – det kan også være Socialdemokratiet, nu var det hr. Svend Auken, der fremførte de mere principielle synspunkter – at biltoget ikke kan finansiere den faste forbindelse, og at den danske og den svenske regering har sagt, at de ikke er tilhængere af en biltogsløsning. Men dér er det, vi er nogle, der mener, at Socialdemokratiet godt kunne være kommet på banen. At den danske regering ikke er tilhænger af en biltogsløsning, forhindrer jo ikke Socialdemokratiet i at være det. Om biltoget vil kunne finansiere den faste forbindelse eller ej, det er unægtelig et spørgsmål, der er til diskussion, så længe vi åbenbart giver køb på afskrivningstiderne. Vi kan jo bare lade biltogsforbindelsen finansiere over 100 år, så skal det såmænd nok løbe hjem.

Det var da vel også muligt for det danske socialdemokrati at have en anden opfattelse end det svenske socialdemokrati. Jeg er godt klar over, at det danske socialdemokrati er meget aktivt i Socialdemokratisk Internationale, og hvad de forskellige internationale forsamlinger og forbindelser nu hedder, men det skulle dog ikke forhindre, at man så særskilt på nogle danske interesser, i hvert fald i visse sammenhænge, og f.eks. i en sammenhæng som den faste forbindelse måske gjorde sig klart, at der faktisk ikke var et sammenfald mellem de danske og de svenske interesser.

Jeg kan godt forstå, at svenskerne gerne vil have bilerne på egne fire hjul ned igennem