

[J. K. Hansen]

grundlag i en række rapporter. Jeg har nævnt 1985-rapporten, jeg har nævnt 1987-rapporten, jeg har nævnt 1989-rapporten. Og specielt 1989-rapporten finder frem til, at det økonomiske grundlag, den økonomiske mulighed for at drive en boret jernbanetunnel ikke er til stede.

Så må jeg også sige – og det tror jeg i øvrigt også andre vil komme ind på, også mit partis ordfører – at en boret jernbanetunnel bestemt ikke løser de miljømæssige problemer på landsiden, som hr. Gade måske oven i købet ønsker løst.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg synes, at det er afgørende for demokratiet i beslutningsprocessen, at der ligger alternativer på bordet, og jeg forstår nu på Socialdemokratiets ordfører, at man mener, at der ligger et alternativ på bordet, at den borede tunnel sådan set er afklaret, og at vi allerede for lang tid siden har fundet ud af, at vi ikke kunne få økonomien til at hænge sammen i det. Skal jeg forstå Socialdemokratiets melding sådan? Vi får jo senere i debatten lejlighed til at gå nærmere ind i økonomien, for det er jo et stort, stort spørgsmål i det forslag, Socialdemokratiet har aftalt med regeringen.

På miljø siden blev jeg bare forvirret af det, hr. J. K. Hansen sagde, men det må vi komme tilbage til.

Løvig Simonsen (S):

Debatten i dag om den faste Øresundsforbindelse er væsentlig ikke mindst i forbindelse med en klarlæggelse af løsningsmulighederne, af miljøproblemerne og de afvejninger og undersøgelser, der er og fortsat skal foretages.

Lad mig til at begynde med slå følgende fast: Uanset hvilken form for en fast Øresundsforbindelse man vælger, vil der være varige påvirkninger af miljøet. Miljøhensyn koster penge. Det erkender vi alle, når vi betaler for rensning af vort spildevand, eller når vi betaler for renovationsafgift. Det er brugeren, der betaler, således også når det drejer sig om Øresundsforbindelsen.

Dernæst er det vigtigt at fastslå, at Socialdemokraterne siden hovedbestyrelsesmødet den 7. april 1990 og selvfølgelig også i forhandlinger med regeringen har fastholdt, at forbindelsen skal være miljømæssigt forsvarlig. Det er

blandt andet årsagen til, at vi har fået indføjet en miljøklausul i den aftale, som den danske regering er ved at færdigforhandle med den svenske regering. Det er erfaringer fra Storebælt, der nu udmøntes i den kommende Øresundsaf-tale, fordi vi ved, at i forbindelse med fastlæg-gelse af den endelige linieføring er der en række miljøhensyn, der skal afklares for at gøre forbindelsen så miljøvenlig som mulig, også når det drejer sig om nærmiljøet. Det er derfor tilfredsstillende, at miljøministeren så prompte reagerede på vor tilkendegivelse i forbindelse med de af Det Fri Aktuelt rejste problemer ved-rørende udgravninger i Storebælt. Miljømini-steren får også lejlighed til at uddybe sin tilken-degivelse under det indkaldte samråd i Folke-tingets Miljø- og Planlægningsudvalg på tors-dag.

Endvidere er det vigtigt at fastslå, at Socialdemokraterne har taget stilling til miljøproblemerne på baggrund af den rapport, som er udarbejdet af regeringen, og som regeringen har ansvaret for, og jeg vil gerne i dag, for at der ikke skal opstå myter herom, bede miljøministeren eller trafikministeren bekræfte, at der er overensstemmelse mellem den udarbejdede rapport og de delrapporter, der ligger til grund for den offentliggjorte rapports beskrivelser af de indvirkninger, etableringen af forbindelsen har på miljøet af såvel midlertidig som varig karakter, og det drejer sig naturligvis også om de talstørrelser, der er angivet i rapporten.

Endelig vil jeg gerne tilkendegive, at det er og var Socialdemokratiets opfattelse, at den omtalte rapport skulle være offentliggjort i et tilstrækkeligt antal mandag den 4. marts i forbindelse med orienteringsmødet for folketings-medlemmer m.fl. valgt for Socialdemokratiet i hovedstadsområdet.

Jeg skal herefter gå over til at kommentere nogle væsentlige problemstillinger vedrørende miljøet i forbindelse med etableringen af den faste Øresundsforbindelse. For det første er der de hensyn, der skal tages til Østersøen generelt, først og fremmest hensynet til salt- og iltindholdet i Østersøen. Når det drejer sig om saltindholdet og de udsving, en fast forbindelse kan medføre, fremgår det af rapporten, at man har beregnet en nedgang fra de nuværende 7,00 promille til 6,97-6,98 promille, altså en nedsæt-telse på 0,02-0,03 promille. Det fremgår også af rapporten – jeg tillader mig at citere fra side 52: