

[Gade]

aldemokratiet om, at det ikke bliver på den måde, der skal samarbejdes, når vi forhåbentlig sammen skal erstatte KV-regeringen med en alternativ politik med et andet indhold. Derfor kræver vi en folkeafstemning, hvis et flertal vil tvinge en lovgivning igennem; men endnu har Folketinget jo chancen for at ændre synspunkt og blive klogere.

Miljøet bliver sorteper. Regeringens rapport siger klart, at der sker miljøforringelser, og det er da bedre end ved Storebælt, hvor man påstod at løsningen var miljøneutral. Der bliver forringelser enten i Østersøen eller Øresund. Dertil kommer stor usikkerhed. Regeringen bruger den samme model for vandgennemstrømning, som er stærkt anfægtet på Storebælt, dvs. der er betydelig risiko for større problemer f.eks. i Køge Bugt. Kan modellen overhovedet anvendes i Øresund?

Center for Alternativ Samfundsanalyse påpeger, at der er modstrid mellem trafikministerens rapport og baggrundsrapporten om vandgennemstrømning. I Østersøkommissionen siger man, at Østersøens problem er fortsat fald i saltholdigheden, direkte i modstrid med, hvad rapporten har sagt, og jeg tror rent faktisk mere på forskerpanelet. Endvidere er der uenighed mellem svenske og danske eksperter om saltindflydningen gennem Øresund. Der er altså meget stor usikkerhed oven i, at vi på forhånd ved, at der sker miljøforringelser.

Men det er spændende ved dette projekt, at det er, som om man har lært noget om markedsføring. Det bliver markedsført, som om det er miljøvenligt, fordi man sammenligner med en færgedrift, som man behændigt regner med fortsat vil forurene stort set lige meget de næste 20 år – næsten uden teknologiske forandringer – selv om der internationalt forhandles om kraftige forbedringer af færgedrift og skibsfart på miljøsidens allerede inden år 2000; men dem kender ministeren måske ikke noget til? Det er da også muligt allerede i morgen at indføre skærpede krav til kvaliteten af det brændsel, der anvendes. Man mærker hensigten og bliver bekymret for demokratiet.

Endnu værre er, at der slet ikke er sammenlignet med alternativet, en boret tunnel til jernbane og biltog. Her kan miljøproblemerne i Øresund og Østersøen helt undgås, og den prop, der bliver sat i trafikken fra Sverige til Danmark, vil føre til, at de nordiske lande kom-

mer på omdrejningshøjde med de bestræbelser, der er i fuld gang f.eks. i Tyskland for at få gods over på skinner og for at mindske trafikbelastningen.

I et sådant alternativ kunne Storkøbenhavn få chancen for at opbygge et kollektivt trafiksystem, der virkelig ville kunne tiltrække arbejdspladser og mennesker i fremtiden. Den mulighed er end ikke undersøgt, og vi fik det bekræftet af Socialdemokratiets ordfører før, at Socialdemokratiet ikke har villet tage det ind. Det er jo den eneste model, der bygger på Brundtlandbegrebet: både bæredygtig, økologisk og udvikling.

Vores synspunkt er jo ikke, at København skal sættes i stå. Vores synspunkt er ikke, at alt skal være, som det var i gamle dage. Vores synspunkt er, at vi vil have en boret tunnel og de fordele, som der tales så meget om, om København, der kan blive til et center i Nordeuropa. Ja, hvorfor skulle den ikke kunne blive det med en boret tunnel til jernbanedrift?

Det har oven i købet den fordel, at det er moderne, at det ikke er gammeldags teknologi, vi anvender, og at vi anvender ren teknologi – det er brundtlandsk. Jeg spørger partierne bag dagsordenen: Hvorfor vælger I beskidt teknologi, når I havde mulighed for at vælge ren teknologi?

Miljøministeren har kaldt broløsningen for økologisk og økonomisk bæredygtig i en artikel i Politiken. Jeg håber, ministeren fortryder, ellers vil jeg bede ministeren komme op og forklare det. Nu står vi måske ved afsløringen af, at regeringen og Socialdemokratiet ikke har forstået et klap – for at sige det populært – af, hvad bæredygtig udvikling er for noget.

Hr. Lykketoft har sagt, at broen giver flere arbejdspladser end tunnelen. Må jeg få en forklaring? Må jeg få det forklaret her fra talerstolen?

Rapporten får luftforurening til at blive et lille bitte problem, fordi der jo snydes lidt med tallene, eller hvad det nu er, man gør. Hvorfor vil regeringen, Socialdemokratiet og CD bygge en 4-sporet motorvej til en årstrafik på mellem 6.000 og 9.000 personbiler?

Jeg kiggede lidt i tabellen og regnede det ud som 6 pr. minut, og det svarer til, at nu kører den første bil over ... (Pause). Nu kører den næste ... (Pause). Nu kører den tredje ... (Pause). Og nu den fjerde. Er der nogen, der tror på det? Hvorfor bygger man 4-sporede motorveje til sådan en trafik?