

### **Lysholm Christensen (KRF):**

Der er flere gode grunde til en fast forbindelse på tværs af Øresund. Der er nogle trafikale, og der er nogle miljømæssige.

Først de trafikale: Der er mulighed for bedre persontransport. Der er mulighed for hurtigere og mere smidig godstransport. Der er mulighed for en bedre forbindelse fra Kastrup Lufthavn og forbedring af Københavns nærtrafik osv. Der er også en tættere sammenkædning af Skandinavien, de nordiske lande, ved en forbindelse tværs over Øresund. Det var de trafikalt gode grunde.

Og så er der nogle miljømæssigt gode grunde: Færgetrafikken vil fortsat være forurenende, selv efter skærpede miljøkrav. En fast forbindelse vil være medvirkende til flytning af godstransport til skinner på lange strækninger; altså mindre ressourcekrævende og mindre forurenende transport.

Så der er en hel del gode grunde til, at man etablerer en fast forbindelse på tværs af Øresund. Det er altså et principielt ja fra Kristeligt Folkeparti til en fast forbindelse på tværs af Sundet.

Men hvilke krav skal man så stille til en sådan forbindelse? Mener vi noget med tilslutningen til principperne i Brundtlandrapporten – det gør vi, og det håber vi i øvrigt også at Socialdemokratiet og regeringspartierne gør – så er det en bæredygtig løsning, vi skal have etableret. Og det betyder, at det er en miljøskånsom løsning, og det betyder også, at det er en forbindelse, som tilskynder til ressourcemæssig og miljørigtig transport, specielt når det gælder godstransporten.

Nu har vi så fået en rapport, som siger noget om miljøbelastningen ved en kombineret broforbindelse. Vi læser tydeligt, at en sådan forbindelse vil have nogle uheldige konsekvenser for vandmiljøet, for dyrelivet, for fiskebestanden, ilt, saltindhold, gennemstrømning osv. Der er en række forhold, som vi finder yderst betænkelige omkring miljøet, når det gælder den kombinerede broforbindelse.

En tunnelloøsning vil derimod være næsten neutral, i forhold til vandmiljøet i hvert fald. Men her er det netop, kritikken sætter ind, også for vores vedkommende: Vi finder ikke, at tunnelloøsningen er tilstrækkeligt undersøgt. Den har ikke ligget på bordet som et reelt alternativ her i debatten og har heller ikke ligget bag be-

slutningsprocessen, som den er foregået i Socialdemokratiet og regeringspartierne. Der har ikke været noget reelt alternativ, for tunnelloøsningen har ikke været udførligt beskrevet og undersøgt.

Det var først det med miljøet. Dernæst er det kravene til trafik, trafikkonsekvenserne af en fast forbindelse.

Vi mener, at en sådan forbindelse skal være fremtidsrettet, især med henblik på godstransporten. Vi leder forgæves efter nogle overvejelser og beslutninger om godstransporten over lange afstande på længere sigt.

Vi ved vel alle, at i løbet af nogle få år vil vi formentlig blive stillet over for nogle begrænsninger i vejtransporten i Europa. Det er på længere sigt uacceptabelt, at de mange tunge lastvognstog nedslider vort vejnet, giver luftforurening og støjforurening. Vi vil formentlig blive mødt med nogle begrænsninger i den tunge vejtransport de kommende år. Altså godstransporten skal i højere grad lægges over på jernbane. Men vi leder forgæves efter nogle konsekvensberegninger omkring dette forhold i det materiale, der er lagt frem.

Folketinget har netop i dag vedtaget en dagsorden om en indsats, som det hedder, der sikrer, at jernbanen og de kollektive trafiksystemer får en stigende andel af gods- og persontransporten. Jeg leder forgæves efter en kobling mellem denne dagsorden og disse planer om en kombineret vejforbindelse.

I den sammenhæng vil jeg stille et konkret spørgsmål til trafikministeren: Hvilke konsekvenser får det for rentabiliteten i den planlagte kombinerede forbindelse, når langt større godsmængder tvinges over på jernbane i løbet af nogle år? Hvor har vi beregningerne på konsekvenserne af dette forhold ved den kombinerede forbindelse? Jeg tvivler på, at økonomien er i orden, når disse konsekvenser viser sig om nogle år.

Man burde i den forbindelse have gjort sig nogle overvejelser og nogle beregninger omkring afgifter på vejtransport, nogle overvejelser omkring krav til brændstof og til udstødning både fra lastbiler og fra personbiler.

Jo, Kristeligt Folkeparti er dybt bekymret på miljøets vegne, når det gælder den faste forbindelse på tværs af Øresund. Vi finder ikke, at beslutningsprocessen har været grundig nok. Vi savner først og fremmest nogle alternative be-