

[Agnete Laustsen]

kumenteret ved ret løse, udokumenterede påstande.

Selve baggrunden og perspektiverne, som jo også hr. Nyrup Rasmussen har været inde på i dag, for anlægget af en kombineret tog- og bilbro, nemlig den enestående chance, som Øresundsregionen og ikke mindst hovedstadsområdet nu får for at udvikle sig til at blive et økonomisk og kulturelt kraftcenter i Nordeuropa, er mere eller mindre blevet forbigået eller nedvurderet. Det kan efter min mening ikke være rimeligt. Enhver med kendskab til København og den debat, vi i de seneste år har ført med henblik på at fremme en bæredygtig, ekspansiv, erhvervspositiv politik i byen, ved, at bygning af en kombineret Øresundsbro er en betingelse for at sikre den ønskede vækst.

Der er nu kun 22 måneder til det indre markeds start. Vi kan i den forbindelse vælge at sætte os udenfor, at blive en nordlig blindtarm på det samlede europæiske marked, men vi kan også – og vi skal efter min opfattelse – vælge at tage udfordringen op og forsøge at blive et af Europas førende vækstcentre frem for en by i, hvad man kunne sige var et puslingeland, der hyggede sig i smug. Derfor skal vi, og det gælder ikke mindst her i Folketinget, beskæftige os med de overordnede perspektiver og sørge for ikke at blive hægtet af i svinget, fordi vi ikke er fremsynede nok. Og fremsynethed vil i denne forbindelse sige, at vi erkender de muligheder, vi har i Europa, herunder betydningen af et tæt samarbejde med det sydlige Sverige, et samarbejde, som i dag vanskeliggøres ved langsomme og besværlige trafikforbindelser.

Får vi en Øresundsbro til såvel kollektiv som individuel trafik, og får vi den vel at mærke hurtigt, vil vækstmulighederne være optimale og Københavnsområdets muligheder for at blive en dynamo for Norden såvel som for Nordeuropa de bedst tænkelige. For det er nu engang kun København, som kan tage konkurrencen op med de øvrige europæiske storbyer.

Jeg synes, dagsordenen med alle dens indbyggede hensyn til miljø og økonomi lægger op til en sådan positiv udvikling og fremsynethed, som ikke må druknes i gustne overlæg og ensidig debat, og vi er derfor fra konservativ side glade for, at denne dagsorden ser ud til at kunne samle så bred en tilslutning.

Gade (SF):

Miljøministeren var inde på drømmen om at sammenknytte Københavnsområdet og Sverige; jeg vil gerne tilslutte mig den drøm. Men jeg kan ikke forstå, hvorfor miljøministeren går ind for at gøre det på en både gammeldags og miljøforkert måde og med anvendelse af beskidd teknologi, når den rene står til rådighed. Og den rene teknologi er i denne sammenhæng en boret jernbanetunnel.

Jeg er bekymret over, at miljøministeren mener, at den løsning, som ligger her, er økologisk bæredygtig. Hvis det synspunkt bliver fremherskende i Miljøministeriet, får vi ganske svært ved at kæmpe med åben pande ude i verden, når vi siger, at vi vil fastholde begreber som ren teknologi, forsigtighedsprincipper, og hvad ved jeg, i internationale forsamlinger. Jeg kan kun se, at det, regeringen, Socialdemokratiet og CD er i gang med her, er lige præcis det modsatte af bæredygtig udvikling. Det er ikke bæredygtigt økologisk, og udviklingsretningen er forkert, fordi de partier, der står bag, og som bør kaldes betonpartier, ikke har forstået, hvad dagsordenen vil betyde for en moderne dynamisk erhvervs politik på den anden side af år 2000.

Så blev der talt om usikkerheden, om Østersøen og om vandgennemstrømningen. Jeg opremsede en lang række usikkerheder vedrørende det, vi har på bordet, og miljøministeren må også selv erkende, at der er nogle, der har anfægtet betragtningerne i sammenfatningen, f.eks. i Østersøkommissionen, hvor man simpelt hen siger, at et grundlæggende synspunkt om problemerne med saltholdighed er skrevet helt forkert i rapporten. Det er noget, vi må se på; jeg synes, at det er noget, der bør bekymre en miljøminister.

Når rapporterne er sendt til de andre Østersølande, er det så et udtryk for, hr. miljøminister, at vi afventer deres svar? Hvis de har indvendinger, bliver projektet så ikke gennemført? Det vil jeg gerne have et svar på, hr. miljøminister.

Så synes jeg, at det er morsomt at se på den dagsorden, der er foreslået i dag. Det er jo en dagsorden, der giver ret til at starte forhandlinger om motorvejsbroen; det er klart nok. Så kommer alle betingelserne bagefter, og de er sjovere i den forstand, at det er ikke til at finde ud af, hvad de betyder. Det vil jeg prøve at fin-