

[Trafikministeren]

Øresundsforbindelsen er efter regeringens opfattelse en af de centrale forudsætninger for, at København og den samlede Øresundsregion kan styrkes og udvikles. Forbindelsen er således nødvendig for, at København kan tage konkurrencen op med andre storbyer i Nordeuropa og få del i den internationale vækst og udvikling. Det vil være til gavn ikke alene for København, men for landet som helhed.

Øresundsforbindelsen er en afgørende, men ikke tilstrækkelig forudsætning for en sådan ny udvikling. Der er derfor behov for andre initiativer. Det er baggrunden for, at regeringen har fremsat lovforslagene om Ørestaden og om Københavns Havn, der begge er til første behandling i dag. Disse forslag sikrer, at der tilvejebringes velbeliggende erhvervsarealer i umiddelbar nærhed af Øresundsforbindelsen og Københavns Lufthavn i Kastrup, ligesom der vil kunne sikres en hensigtsmæssig disponering af havnearealerne på rette måde.

Jeg skal ikke kommentere lovforslaget eller regeringsaftalen i enkeltheder på baggrund af, at spørgsmålet om Øresundsforbindelsen har været behandlet i Folketinget i flere omgange inden for de sidste måneder. Der er imidlertid en række spørgsmål af generel art, jeg vil knytte bemærkninger til.

Det påstås, også her i dag, at demokratiet er og har været sat ud af kraft i denne sag, idet der ikke anvendes den sædvanlige proceduremæssige behandling. Regeringen har nu fremsat et lovforslag, og vedtagelsen heraf er en forudsætning for ratifikationen af regeringsaftalen mellem den danske og den svenske regering. Lovforslaget vedrører endvidere tilslutningsanlæggene og den organisatoriske ramme på den danske side. Der er derfor tale om et lovforslag svarende til andre lovforslag om store anlægsarbejder, og forslaget vil blive undergivet den sædvanlige udvalgsbehandling.

Ja, det passer nok ikke helt, for efter det andragende, der er kommet bl.a. fra udvalgets formand, er Trafikministeriet klar til i hele sommerferieperioden at stille specialister til rådighed for udvalget, at arrangere ture, hvor man kan besigtige området og dermed få et endnu mere nøje kendskab til netop dette specielle område, end vi har haft det i forbindelse med nogen anden lov. Jeg vil sige, at vi fra Trafikministeriets side vil gøre alt for at give udvalget den bedste betjening, både af specialister og i

form af svar på spørgsmålene, så hurtigt som de bliver stillet.

Det centrale er, at der er konstateret et flertal for en kombineret forbindelse, og at det herefter ikke er aktuelt at foretage nye undersøgelser om en boret jernbaneforbindelse, som mindretallet alene kan støtte. Modstanderne af den kombinerede forbindelse benytter derfor den fremgangsmåde at postulere, at beslutningsgrundlaget er mangelfuldt og behæftet med fejl. Det har specielt været tilfældet vedrørende miljørapporten og de rapporter, der ligger til grund herfor.

Rapporternes indhold har været kendt i længere tid og har været genstand for spørgsmål og kritik. Et såkaldt uafhængigt rådgivningsinstitut, der hedder Center for Alternativ Samfundsanalyse, og som i øvrigt er betalt af Plums økologiske fond, er blevet sat til at påvirke og påvise fejl i disse rapporter. Jeg vil gerne sige her i dag, at det ikke er lykkedes, selv om det er fremstillet i dagspressen, som om der er konstateret den ene miljøbombe under projektet efter den anden. Der har været tale om fusere, og konklusionen og vurderingen i rapporten står derfor ganske uantastede.

Jeg er tilfreds med, at rapporterne gennemgås grundigt og danner grundlag for en meget bred debat om dette projekt. Regeringen har som alle andre i denne sag et klart ønske om, at Øresundsforbindelsen udføres på en miljømæssigt forsvarlig måde, og det samme er naturligvis tilfældet for den svenske regerings vedkommende. Det er baggrunden for, at der vil blive udført en række yderligere miljøundersøgelser, inden der bl.a. træffes afgørelse om spørgsmålet om kompensationsafgravningerne, og at der vil blive opstillet et kontrol- og overvågningsprogram. Det sker for at sikre, at miljøspørgsmålet i hele anlægsperioden får en central placering, således at anlæggets miljøeffekter reduceres.

Der er endvidere rejst tvivl om det økonomiske grundlag for forbindelsen. I bemærkningerne til lovforslaget er der redegjort i detaljer for beregningsforudsætningerne vedrørende anlægsudgifterne, prognoser m.v. for så vidt angår selve anlægsudgifterne. For selve Øresundsforbindelsen har vi fra dansk side anvendt et højere beløb end vurderet fra svensk side, hvilket skyldes de erfaringer, vi har fra Storebæltsforbindelsen.