

[Trafikministeren]

ger af forbindelsen end angivet i regeringsaftalen vil skulle underkastes nye miljømæssige undersøgelser og vurderinger med det ekstra tidsforbrug og de omkostninger, der er forbundet hermed. Desuden er det ganske vanskeligt og ressourcekrævende at foretage en sammenligning af de alternative projekter, når tilbudsmaterialet skal vurderes, således at det sikres, at man ikke køber katten i sækken. Det hjælper jo ikke at få et produkt eller et projekt, som er billigere at bygge, hvis det så er dyrere i det lange løb, fordi kvaliteten er dårlig.

Tilhængere af udbud af alternative tilbud vil så måske sige, at det gør ikke så meget, at omkostningerne ved licitationen bliver store, og måske heller ikke, at anlægget bliver dyrere, hvis blot vi kan få den bedste løsning. Og der råder jo i hvert fald i store dele af pressen den misforståelse, at en tunnelloøsning på alle måder er bedre for miljøet end lovforslagets bro- og tunnelloøsning. Det er ikke rigtigt. Man skal nemlig huske på, at der er to måder at lave tunnel på, der er en boret tunnel og en sænketunnel, som har helt forskellige miljømæssige konsekvenser.

Borede tunneler er ganske rigtigt fordelagtige i forhold til vandmiljøet, men de løser ikke problemerne på land, medmindre tunnelen videreføres derinde, og det vil gøre disse projekter yderligere meget, meget dyrere. En sænketunnel skal til gengæld graves ned i havbunden. Det betyder, at der under alle omstændigheder skal graves meget store mængder op fra havbunden. Denne afgravning skal ske i kalk, som miljømæssigt er vanskeligt at håndtere, og udgravningerne kan meget vel blive væsentlig større end de mulige kompensationsafgravninger ved lovforslagets løsning.

Det er også fremført, at nogle af tunnelforslagene er billigere eller næsten lige så billige som den kombinerede forbindelse, men uanset hvor mange gange de samme mennesker fremfører de samme oplysninger, bliver de ikke rigtigere af den grund. Når projekterne sammenlignes på lige vilkår, viser det sig, at sænketunnelloøsningen bliver en del dyrere og borede tunnelloøsninger meget dyrere end lovforslagets anlæg.

Det sidste punkt, jeg vil fremføre om disse ændringsforslag, er for mig ganske afgørende, det er hensynet til aftalen med svenskerne; dette er tilsyneladende ganske ligegyldigt for de

tre partier, der har stillet ændringsforslagene. For mig er det vigtigt, at vi lever op til aftalen med svenskerne. Vi må ikke glemme, at det samlede projekt er et fællesprojekt, som kun kan blive til noget, hvis de to lande kan stå sammen om det. Al erfaring viser, at det kun kan lade sig gøre, hvis vi viser hinanden gensidig respekt. Svenskerne kunne måske godt synes, at danskerne optræder lidt vel hovmodigt, hvis vi, som mange af tunneltilhængerne synes at mene, ensidigt vil bestemme, hvordan anlægget skal udformes på den svenske del af Øresund.

Jeg er derfor glad for den løsning, som Trafikudvalgets flertal har fundet frem til. Blandt udvalgets flertal er der enighed om, at lovforslagets projekt er et godt projekt, og det er dette projekt, vi går videre med, således som det er aftalt med svenskerne.

Men samtidig åbner udvalgets flertal en dør på klem for, at andre udformninger af projektet kan komme på tale. Det kan ske, hvis detailundersøgelserne, der skal udføres af konsortiet, skulle vise, at miljømæssige, tekniske og økonomiske hensyn taler derfor, men naturligvis kun under forudsætning af, at vi kan blive enige med svenskerne herom.

Det vil således være konsortiet, der på baggrund af de detaljerede undersøgelser skal vurdere, om der er grundlag for at tage spørgsmålet om alternative projektforslag op til nærmere overvejelse, ligesom det vil være konsortiet, der i givet fald skal tage stilling til, hvilke alternative muligheder det vil være relevant at gå videre med. Men i sidste ende er det naturligvis de to landes regeringer og parlamenter, der skal træffe den endelige beslutning.

På det nuværende grundlag er der for mig ingen tvivl om, at lovforslagets løsning er den rigtige, men der kan vise sig nye muligheder i forbindelse med den detaljerede undersøgelse, og så kan vi tage spørgsmålet op igen uden at løbe fra aftalen med svenskerne.

De tre partier fremfører i deres begrundelse for ændringsforslaget bl.a., at det ikke er belyst, hvad en fast forbindelse vil betyde for udviklingen af hovedstadsregionen, og hvad de lokale, trafikale og miljømæssige konsekvenser vil blive. Spørgsmålet om, hvorvidt forbindelsen vil føre til vækst, er naturligvis et trosspørgsmål, endda i dobbelt forstand. Det er et trosspørgsmål, fordi det ikke kan afgøres videnskabeligt, men det er også et trosspørgsmål, fordi væksten afhænger af, om man tror på, at den kommer.