

[Trafikministeren]

Jeg har i den forbindelse hæftet mig ved, at Initiativrådet for Hovedstaden netop peger på Øresundsforbindelsen som et vigtigt middel til at få gang i hovedstaden. Jeg lægger selvfølgelig også stor vægt på, at Københavns overborgmester, borgmesteren på Frederiksberg og de tre amtsborgmestre i hovedstadsområdet går meget stærkt ind for forbindelsen.

De lokale, trafikale og miljømæssige konsekvenser er belyst i miljørapporten. Som jeg også tidligere har nævnt, vil forbindelsens nettovirkninger på miljøet være positive. Jeg bemærkede da også, at de tre partier, når de hævder det modsatte, er nødsaget til hypotetisk at antage, at regeringsaftalen med svenskerne ændres således, at der kan fastsættes lavere takster og dermed vil komme flere biler, ellers kan de tre partier nemlig ikke finde noget problem. Men jeg vil gerne slå fast, at også på det punkt vil jeg selvfølgelig stå fast på aftalen, som den er.

Ændringsforslaget om, at der skal sikres en miljømæssig nulløsning for Østersøen, som Fremskridtspartiet også har tilsluttet sig, forstår jeg fuldt ud, og hvis det, der menes, er, at vi på nuværende grundlag skal beslutte os for en matematisk nulløsning for vandgennemstrømningen til Østersøen, er jeg enig i forslaget.

Jeg mener, at vi med lovforslaget er gået væsentlig længere, idet der efter forslaget skal opstilles en kvalitetsmålsætning for anlæggets miljøeffekt i Østersøen og Øresund samt på land. Det skal ske på grundlag af yderligere miljøundersøgelser, og fra dansk side vil det blive foreslået, at der nedsættes et internationalt ekspertpanel, der hører om hele den fortsatte undersøgelse. Det giver mulighed for, at beslutningen om eventuelle kompensationsafgravninger m.v. – hvori Folketinget i øvrigt vil blive inddraget på ny – kan ske på grundlag af en langt mere nuanceret vurdering af de økologiske forhold end beslutninger her og nu om en mekanisk beregnet nulløsning. Men det er klart, at regeringen er parat til, som det også er fremhævet i Trafikudvalgets tillægsbetænkning, i fællesskab med Sverige at arbejde for en bedre løsning for både Østersøens og Øresunds vandmiljø ved gennemførelse af anlægget af den kombinerede forbindelse. Jeg må på denne baggrund afvise ændringsforslagene.

I debatten er der én ting, som er blevet glemt, eller som i hvert fald er skubbet i baggrunden, og det er de fordele, som mange mennesker vil

få af forbindelsen. Amagers, Københavns, ja, hele Øresundsregionens befolkning vil få et højklases regionalt banesystem, som vil kunne få mange mennesker til at tage toget og lade bilen stå, og hele Danmarks befolkning får en effektiv baneforbindelse til Københavns Lufthavn og selvfølgelig også bedre togforbindelser til det øvrige Skandinavien. Og sidst, men ikke mindst, vil det danske erhvervsliv få langt mere effektive godsforbindelser med jernbane både til Skandinavien og det øvrige Europa.

Selv om Øresundsforbindelsen skal være åben for både biler og tog, så folk kan vælge frit, er der for mig ingen tvivl om, at forbindelsen især vil fremme jernbanetrafikken, og det gælder såvel på passagersiden som på godssiden.

Vi har nu haft en intens offentlig debat, vi har undersøgt mange alternativer, vi har foretaget omfattende miljøundersøgelser, vi er parat til at finde de bedste miljøløsninger, og vi er blevet enige. Ikke alene har et stort flertal i Danmark fundet sammen, men det er også lykkedes at blive enige med svenskerne, så vi står med en fælles beslutning.

Når det gælder landets infrastruktur, har Danmark i mange år mest kunnet prale af de fejltagelser, vi har begået, og ikke de bedrifter, vi har udrettet. Med beslutningen om Storebælt blev taget det første skridt i den anden retning. Lad os nu med en beslutning om Øresundsforbindelsen tage endnu et skridt og håbe, at vi dermed får rettet op på den kurs, som er sat mod fremtiden.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Lad mig starte med at kvittere for den tak, der var til mindretallet. Den vil jeg selvfølgelig kvittere for. Men jeg synes, der manglede nogle spørgsmål, som jeg på et tidligere tidspunkt rejste, og som også har været rejst over for hr. Arne Melchior.

Hvornår er der nogen, der kan opsiges aftalen, hvis forbindelsen ikke er økonomisk eller miljømæssigt god nok? Er det et af forligspartierne, der kan gøre det? Er det f.eks. Socialdemokratiet, som vel er halvdelen af dem, der er i det her flertal? Hvis de nu siger, at en anden løsning er bedre, kan de så sige, at det skal laves om? Hvad får forhandlingerne med svenskerne til at gå videre? Det har vi ikke kunnet få svar