

[Ikast]

mi i Københavns havn. Vi er altså positive over for lovforslaget.

Vi vil gerne støtte socialdemokraternes forslag om en besigtigelse af ruten, så vi kan se på de forhold, der bydes. Vi er endvidere meget tilfredse med de løfter, der er kommet fra DSB om indsættelse af det MC 4-lokomotiv, som er støjssvagt, og om, at man vil forsøge at nedbringe eller fastholde det støjniveau, der er i øjeblikket, både i Københavns og i Frederiksberg kommune. At der fastsættes en højeste hastighed på 40 km i timen, synes vi også er positivt. Vi går her for første gang ind i virkelig at vurdere de miljømæssige konsekvenser af jernbanens drift.

Jeg synes, det er et positivt udspil, der er kommet. Der er mulighed for, at vi kan diskutere det yderligere i udvalget og se på, hvilke foranstaltninger der kan træffes. Vi er meget positivt indstillet over for, at man kontrollerer de støjgener, som påtales, og at man får dem afhjulpet. Vi er klar til et positivt og forholdsvis hurtigt udvalgsarbejde.

#### Svend Erik Hovmand (V):

Må jeg allerførst sige, at venstre kan give principiel tilslutning til lovforslaget. Vi ser frem til, at vi under udvalgsarbejdet får lejlighed til nærmere at få belyst de enkelte problemer, herunder også de særlige miljømæssige forhold, som jeg om lidt skal vende tilbage til.

Allerførst finder jeg dog anledning til at notere, at DanLinkprojektet er en del af de forudsætninger, som indgik i regeringens Storebæltsredegørelse i foråret, hvoraf det klart fremgik, at man ønskede at sikre balancen på det trafikale danmarkskort, herunder styrke den østlige danmarksvvej mellem Skandinavien og kontinentet.

For det andet bygger DanLinkprojektet på en aftale mellem tre lande af 5. april 1984, som for snart lang tid siden blev forelagt – uden modsigelse i øvrigt – i folketingets trafikudvalg.

Og endelig for det tredje: indkøbet af færgen Scandic Wasa og forudsætningerne herfor blev tiltrådt enstemmigt af finansudvalget den 25. juni i fjor.

Der er altså på tre væsentlige områder taget en positiv stilling til de overordnede principper i denne sag her i folketinget. Det

er heller ikke så mærkeligt; der er nemlig meget positivt i, at Danmark styrker forbindelseslinjerne mellem Skandinavien og Europa – det diskuteres jo meget netop i disse dage.

Der er også noget særdeles positivt i, at vi styrker Danmarks valutaindtjening med denne trafik, og der er noget positivt i, at vi øger beskæftigelsen, ikke alene på de skibsværfter, som i øjeblikket har tomme ordrebøger, men også i de entreprenørvirksomheder, der skal udføre anlægsarbejderne, og med de statsbanemedarbejdere, der skal ansættes.

Lad mig i den forbindelse henvise til den henvendelse, der er kommet fra borgmestre og amtsrådet i Storstrøms amt, som meget kraftigt anbefaler en hurtig løsning, både af trafikale, af beskæftigelsesmæssige og af økonomiske årsager. Der er altså en lang række positive forhold i denne sag, men som i alle andre sager er der selvfølgelig også her en bage side af medaljen.

De private vognmænd eksempelvis mener, at det er forkert, at man på denne måde styrker den kollektive trafik. Jeg har naturligvis forståelse for deres synspunkt, men det er mit indtryk, at valget, da DanLinkaftalen blev indgået, ikke så meget stod mellem den kollektive trafik og den individuelle trafik, nej, valget stod vel først og fremmest mellem en fortsat udbygning af den søværts transport uden om Danmark og en forbedret jernbanetransport i Danmark med de fordele for det danske samfund, som jeg tidligere har været inde på. I øvrigt er denne diskussion jo mere af historisk interesse nu, da aftalen mellem de tre stater for længst er indgået.

Imidlertid vil jeg bede vognmændene være opmærksom på, at det er regeringens hensigt, sådan som jeg nævnte det før, ifølge den redegørelse, der blev givet her i folketinget i foråret i fjor, i det hele taget at styrke den såkaldte danmarksvvej mellem Skandinavien og kontinentet, og hermed menes jo ikke alene jernbanetransport, men også vejtransport. Og den udbygning af fugleflugtslinjen, som nu nærmer sig sin afslutning, vil jo i sig selv være et positivt bidrag hertil.

En anden negativ ting, som har været fremhævet stærkt i den offentlige diskussion i den seneste tid, er spørgsmålet om miljøet. Jeg har i den forbindelse bemærket DSBs ret håndfaste garantier – sådan tror jeg man kan opfatte dem – for, at en øget støjbelastning i