

[Elisabeth Bruun Olesen]

Miljøproblemerne skal imidlertid løses 100 pct., og problemet med de farlige godstransporter skal afklares.

Steffensen (KrF):

DanLinkprojektet er ikke noget nyt for folkettinget, det har vi hørt af forskellige ordførere, og finansudvalget har allerede sidste år den 25. juni givet sin tilslutning til, at man sørgede for, at der var en mulighed for finansiering af færgen mellem Københavns frihavn og Helsingborg.

Finansloven, som vi har vedtaget, rummer jo også en bevilling til udførelse af de nødvendige havneanlæg, så det er som sagt ikke noget nyt problem, vi står over for.

Jeg mener, at DanLinkprojektet er et godt og nyttigt projekt. Jeg gør også opmærksom på, at det har været et ganske vigtigt element i Nordisk Råds handlingsplan, som vi vedtog sidste år, altså handlingsplanen for 1985. Det var således, at den økonomiske udvikling og fuld beskæftigelse var hovedintentionerne, og projektet rummer jo også både økonomiske og beskæftigelsesmæssige perspektiver, specielt for dansk erhvervsliv, men selvfølgelig dermed også for DSB. Alle partier tilsluttede sig dette handlingsprogram.

Hvis kritikerne nu havde ret i, at vi fik de fordele, som er så indlysende ved projektet, på bekostning af væsentlige miljømæssige forringelser, var det imidlertid så som så, men sådan hænger tingene jo heller ikke sammen.

Traditionelt har kommunerne jo stor forståelse for projektet, og med det som udgangspunkt ved vi, at DSB har ønsket at få en aftale med Københavns kommune, og at man har haft mange møder om den sag. Der har været forhandlet i adskillige runder, og et forslag til lokalplan har været ude til offentlig høring i 5 måneder. Derfor kan det godt undre en lille smule, når man hører, at borgerne ikke er tilstrækkelig orienteret.

På miljøsidens synes jeg heller ikke der er så store betænkeligheder, som der ofte gives udtryk for. Faktisk mindes jeg ikke, at vi ved noget trafikanlæg har tilgodeset miljøproblemerne i så stor udstrækning, som dette lovforslag giver udtryk for. Man skal jo huske, at den strækning, som miljøhensynene omhandler, ikke er nogen ny strækning, men en eksisterende strækning, som ved lov er eta-

bleret til godstrafik, og som til stadighed har båret en meget stor godstrafik i øvrigt, og det er oplyst, at DanLinkprojektet kun vil øge denne godstrafik med seks godstog mere i døgnet.

Jeg har også hæftet mig ved, at DSB og dermed ministeren accepterer Københavns kommunes strengere krav, når det drejer sig om miljøbeskyttelse, og det er vigtigt, for hvis støjen mod forventning skulle blive større end påregnet, har man altså taget fat på dette. Miljøstyrelsens krav er jo også således, at DanLink ikke vil medføre nogen større stigning i støjen.

Endelig finder jeg, det er glædeligt, at der mellem miljøstyrelsen og DSB er indgået en frivillig aftale om etableringen af en støjpulje, således at der påbegyndes en oprydning i de allerede eksisterende jernbanestøjproblemer, også uden for København og Frederiksberg.

Alt i alt finder jeg, at forslaget her er udmærket, og at det af mange grunde ikke tåler nogen væsentlig forsinkelse, også af hensyn til Danmarks troværdighed både i de nordiske og i øvrigt også i de internationale sammenhænge, og kristeligt folkeparti kan helt støtte forslaget og håber, at vi kan få en hurtig behandling af lovforslaget, så vi får det gennemført så snart som muligt.

Dohrmann (FP):

Fremskridtspartiet afviser totalt det foreliggende forslag. Det er miljøforurenende, det er dyrt, og det er uigennemtænkt. Det er kort sagt ubrugeligt og burde aldrig have været fremsat. Det ligner intet i 1986 – og vi befinder os trods alt i en periode, hvor miljøforurening o.lign. bliver diskuteret meget, og mange partier søger endog at tage patent på disse ting – at fremsætte et forslag om, at transporten med gifte, kemikalier, ja, måske atomaffald oven i købet, kan ske gennem hjertet af landets største by, oven i købet landets hovedstad.

Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at når vi overhovedet har sådan et forslag liggende på bordet, hænger det meget nøje sammen med den dårlige økonomi, Københavns havn har haft på grund af en dårlig ledelse, hvor man ikke har forsøgt, som man gør i andre havne, at få nogle ting til at fungere og give et overskud.