

[Margrete Auken]

til at kunne bære det. Vejdelen trafik selv med de mest gruelige prognoser – og det er dem, jeg kalder rædselsfulde, og det er dem, som I andre kalder optimistiske – er nede på et latterligt, latterligt lavt tal. Og der er ikke meget at flytte rundt på; jeg tror, det er 12.000 årsdøgnbiler, der står på den sidste prognose, vi har fået. Det vil sige, at man tvinges til at gøre jernbanerne mindre konkurrencedygtige, for at vejtransporterne kan komme hjem. Og den bro vil man have til at betale sig!

Samtidig kan man komme i den situation, at man er nødt til at opgive brugerbetalingen for overhovedet at trække transporterne over. Jeg kan garantere for, at det også er nøjagtig, hvad vognmændene og hvad erhvervslivet regner med; ellers kunne de ikke drømme om at være så begejstrede for den faste forbindelse i denne udgave, som de er i øjeblikket. Ingen af dem regner med at komme til at skulle betale for at køre over, og det kan man høre, hvis man giver sig til at høre efter.

Men uden et godt jernbanesystem kommer de næste års store trafikspring til næsten udelukkende at ske på vejene. Det er en katastrofe for energiforbruget og for hele vores miljø. En meget væsentlig del af luftforureningen stammer fra vejtrafikken. Selv med katalytisk efterbrænding vil den stige, hvis der ikke sker en omlægning. Her må føjes til, at den katalytiske efterbrænding ikke forebygger drivhusgasserne, som måske oven i købet bliver værre. Det er faktisk forfærdeligt. Det er forfærdeligt for havmiljøet, det er forfærdeligt for den øvrige natur, for bygninger – og for mennesker, ikke at forlemme.

Andre steder i Europa, hvor ordet miljø ikke længere er et fremmedord i transportsektoren, er man opmærksom på dette. Både Schweiz og Østrig har i forskelligt omfang miljørestriktioner på vejtransporterne, Vesttyskland kommer meget snart med vejafgifter for godstransporter, og i det nordiske miljøprogram, som lige er blevet vedtaget i Helsingør, spiller jernbanen en meget væsentlig rolle. Jernbanesatsning bliver kraftig andre steder, og det gør den i høj grad af miljøgrunde.

I ministerens redegørelses mest gribende afsnit står følgende: »Det årlige udslip af kvælstofoxider er her i landet 250.000 t, hvoraf trafikken tegner sig for 80.000 t.« Hvad i øvrigt med alle de andre skrækelige sager, der kom-

mer ud af bilerne? »En forsvindende del kommer fra passage af Storebælt. Skal der sættes ind imod biltrafikkens bidrag til luftforureningen, må dette ske på generelt plan, ikke ved kunstigt at hindre en tidssvarende trafikafvikling i landets mest betydningsfulde samfærdselspunkt.«

Jeg har et par giftigheder, som jeg desværre ikke har tid til her, men jeg vil godt spørge trafikministeren: Hvilket andet sted er mere naturligt at sætte ind end i den korridor, hvor vi har en mulighed for at komme til at styre noget af det her? Vi har ingen andre muligheder for at komme til at styre det end lige præcis på Storebælt. I stedet for at vælge den geniale løsning tumper man nu ud i en planlægningsfadæse, som kan vise sig at være alt andet end morsom, som man ellers skulle tro efter de vittigheder, der er fløjet om os i dag.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg er nødt til at sige til fru Margrete Auken, at det er, som om fru Margrete Auken fremfører, at dette interval mellem første etape og anden etape er blevet ændret undervejs. Det er det ikke, fru Margrete Auken. Det er ikke blevet ændret undervejs. I aftalens § 1 står: at anden etape består af en vejforbindelse i form af en højbro af omfang to gange to spor plus nødspejler over Østerrenden samt færdiggørelsen af lavbroen over Vesterrenden for vejtrafikken. Denne etape påbegyndes senest et år før ibrugtagning af jernbaneforbindelsen.

Det er der intet nyt i. Det er i øvrigt meget praktisk, at der er sammenhæng, og der skal være sammenhæng. Vi er enige om, at der skal være sammenhæng. Så det er der ikke noget nyt i.

Så siger vi godt nok, at erfaringer fra licitationer over jernbanetunnelen kan indgå i aftaleparternes overvejelser om, hvorvidt vejforbindelsen over Østerrenden udbydes både som højbro og sænket tunnel. Der må jeg indrømme, at vi nu har besluttet, at fordi vi har valgt en boret tunnel, så går vi ikke ind i sænketunnelprojektet. Vi regner ikke med, at vi kan bygge en boret tunnel til biler. Og det ville så være – undskyld, jeg siger det – ikke særlig fornuftigt, når vi nu har taget så store miljøhensyn, at vi så skulle gå ned på havbunden med en sænket tunnel. Derfor har vi valgt højbroen i stedet for. Så det er ikke noget, der er kommet undervejs.