

[Miljøministeren]

yderligere miljøundersøgelser i 1990-91. Der forelå således et tilstrækkeligt miljømæssigt grundlag for regeringsaftalen og den efterfølgende danske anlægslov om Øresundsforbindelsen.

Det fremgår af begrundelsen for spørgsmålet, at der særligt ønskes en vurdering af Øresundsprojektet set i relation til trafikudviklingen og de fastsatte mål herfor.

I Transporthandlingsplanen, som er en del af regeringsgrundlaget, opstilles der en strategi for, hvordan transportsektorens samlede miljøpåvirkninger kan nedbringes samtidig med, at der opretholdes et effektivt trafiksystem. Planens måltal er knyttet til de samlede emissioner af CO₂, NO_x og HC samt til en reduktion af partikelemissioner i byerne og til en samlet reduktion i antallet af støjbelastede boliger.

Transporthandlingsplanen indeholder derfor ikke en konkret stillingtagen til enkelte infrastrukturprojekter. I prognosegrundlaget for planen er effekterne af en fast Storebæltsforbindelse indarbejdet, men dette er ikke tilfældet for en fast forbindelse over Øresund.

I forhold til de samlede emissioner vil effekten af Øresundsforbindelsen dog være helt marginal. Ifølge Trafikministeriet vil den faste Øresundsforbindelse på årsplan betyde en stigning i trafikarbejdet på mellem 1 og 3 promille, hvilket svarer til, hvad den samlede trafik »normalt« vokser med i løbet af godt en måned. Forbindelsen vil derudover give anledning til aflastning af en række lokale miljøgener og samtidig give den kollektive trafik en relativ konkurrencemæssig fordel.

De grundlæggende og alvorlige miljøproblemer på transportområdet skyldes primært udviklingen i Europa som helhed. Der forudses således en voldsom vækst i transportarbejdet i forbindelse med det indre marked og omstillingen i Øst- og Centraleuropa. Transportsektorens miljøproblemer må derfor løses i en større europæisk sammenhæng. Øresundsforbindelsen har i denne større sammenhæng kun marginal betydning, jf. ovenfor.

Jeg er derfor enig i, at det er en hasteopgave at analysere transportsektorens miljøkonsekvenser med henblik på, at så meget som muligt af person- og godstransporterne overføres til mere miljøvenlige transportformer.

I overensstemmelse hermed har jeg sat transport og miljø på dagsordenen til en konkret drøftelse på det uformelle EF-miljøministermøde i Århus den 15.-16. maj 1993. Jeg vil i forlængelse heraf orientere udvalget om mødets forløb med henblik på en drøftelse af, hvilke konkrete initiativer der er nødvendige som opfølgning heraf.

Spm. nr. S 537

Til trafikministeren (10/3 93) af:

Gade (SF):

»Agter ministeren i forlængelse af de løfter, justitsministeren afgav under behandlingen af SF's beslutningsforslag nr. B 50 (Folketingets forhandlinger 25. februar 1993, spalte 5994-6015), at fremsende en komplet liste over alle de miljørapporter og miljønotater m.v., som A/S Øresund i dag ligger inde med?«

Begrundelse

Under behandlingen af SF's beslutningsforslag nr. B 50 om ændring af lov om offentlighed i forvaltningen afgav justitsministeren det løfte, at regeringen løbende og på eget initiativ og naturligvis også efter anmodning vil give Folketingets Trafikudvalg, Miljøudvalg og øvrige udvalg alle oplysninger om miljøspørgsmål i forbindelse med A/S Øresundsforbindelsens virksomhed (FF spalte 5997). SF ønsker på denne baggrund at få en oversigt over, hvilke informationer A/S Øresund ligger inde med, hvilket efter spørgerens mening er en basal forudsætning for meningsfuldt at kunne anmode om at få fremsendt materiale fra A/S Øresundsforbindelsen.

Svar (16/3 93):

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Regeringen vil i overensstemmelse med den meddelelse, som justitsministeren afgav til Folketinget den 25. februar 1993, løbende og på eget initiativ og naturligvis også efter anmodning give Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg samt Trafikudvalget alle oplysninger, som må antages at være af betydning for udvalgenes behandling af spørgsmålene.

Det gælder både i relation til Øresundsforbindelsen, der forstås af det dansk-svenske konsortium, samt i relation til de danske til-