

[Statsministeren]

gelsen af miljøkvalitetsmålsætningen for anlægget.

Den offentlige høring blev gennemført i efteråret 1992, og indstillingen fra A/S Øresundsforbindelsen om anlæggets linieføring og udformning samt redegørelsen for forløb og resultat af den offentlige høring forelå ultimo november.

Regeringen har lagt vægt på at gennemføre de af A/S Øresundsforbindelsen foreslåede ændringer og justeringer i landanlægsprojektet for i videst mulig udstrækning at imødekomme de rejste indsigelser under den offentlige høring begrundet i hensyn til miljøet.

Således gennemføres bl.a. en ændret linieføring af godsshunten ved Mozarts Haveby med henblik på at reducere antallet af berørte boliger, ændring af linieføringen ved jernbanelinje-krydsning af Kalvebodløbet, således at indgrebet i Fiskerihavnen reduceres og en miljømæssig og æstetisk bedre broløsning opnås. Endvidere bevares Skyttecentret, og en forbedret placering af Sydhavnsgadetunnelen sikres ved en flytning af personjernbanens linieføring og overdækning af Sydhavnsgadetunnelen.

Endelig vil A/S Øresundsforbindelsen i videst muligt omfang søge at imødekomme en række forslag til mindre projektjusteringer i forbindelse med detailprojektering af anlægget.

De af selskabet indstillede projektændringer er samlet omkostningsneutrale og kan gennemføres inden for de forudsatte tidsrammer.

Den politiske følgegrupper har også tilsluttet sig regeringens beslutninger vedrørende alle ovennævnte ændringer i landanlægsprojektet på mødet den 7. april.

4. Den omtalte miljøpulje på 300 mio. kr. indgår derudover til løsning af miljøbetonede opgaver, som ikke har kunnet forudses i den oprindelige anlægslov. I den politiske aftale § 3 hedder det herom: »Viser det sig imidlertid under den videre projektering og under byggeriet af de danske landanlæg, at der er behov for yderligere foranstaltninger for at sikre en miljømæssigt forsvarlig løsning, skal disse gennemføres. Til dette formål afsættes en særlig miljøpulje på 300 mio. kr.«

Efter A/S Øresundsforbindelsens vurdering af de fremkomne indsigelser under den offentlige høring stod tilbage forslagene fra Københavns Kommune om tunnellægning under Kalvebodløbet og Tårnby Kommunes forslag om overdækning af anlægget i Tårnby.

Allerede under den tidligere regering præciseredes det fra Trafikministeriets og Miljøministeriets side, at de to forslag alene kunne behandles på det politiske niveau. Det har således hele tiden stået klart, at det var en politisk beslutning, der skulle træffes.

Jeg gav allerede inden regeringskiftet offentligt udtryk for, at der burde gennemføres en overdækning i Tårnby ved anvendelse af den miljøpulje, som Socialdemokratiet fik afsat i forbindelse med den politiske aftale om Øresundsforbindelsen. Jeg kan derfor helt og fuldt bekræfte den trufne beslutning, som også er i overensstemmelse med regeringsgrundlaget »En ny start«, hvori præciseres, at der skal gøres en ekstra indsats for at afhjælpe miljøstøj og andre gener for beboerne ved gennemførelsen af større trafikprojekter. Regeringen har således fra starten lagt vægt på at højne miljøkravene for nyanlæg i forhold til de allerede eksisterende anlæg, der er gennemført i tidligere år.

Resultatet af den offentlige høring om landanlæggene og A/S Øresundsforbindelsens vurdering heraf, som jeg har tillagt stor betydning, har bestyrket min holdning til spørgsmålet om behovet for overdækningen.

Efter gennemgangen af de mange indsigelser sammenholdt med en vurdering af de områder, som anlægget passerer igennem, var det således A/S Øresundsforbindelsens konklusion i rapporten om høringens forløb og resultat, »at den mest kritiske strækning og samtidig den strækning, hvor anlægget medfører de mest drastiske ændringer, er strækningen fra et sted mellem Oliefabriksvej og Bredskiftevej og frem til Tårnby Stadion«.

Forud for den offentlige høring havde Tårnby Kommune fremsat forslag om en overdækning, idet meromkostningen ved dette forslag var i størrelsesordenen 300 mio. kr. I forbindelse med høringen fremsatte kommunen forslag om en overdækning på en betydelig længere strækning, idet merudgifterne ved dette forslag udgjorde ca. 550 mio. kr.

A/S Øresundsforbindelsen vurderede i høringsrapporten forskellige forslag til overdækning – herunder Tårnby Kommunes forslag – men tog i øvrigt ikke konkret stilling hertil, idet spørgsmålet som nævnt i oplægget til den tidligere regering måtte afgøres »på det politiske niveau«.

I forbindelse med forberedelsen af regeringens endelige beslutning har embedsmænd ef-