

[Sonja Albrink]

Formålet med forbindelsen fortøner sig næsten i indlæggene i nyhedsmedierne gennem det sidste halve år om økonomi og miljø. Jeg er derfor glad for, at der i regeringens redegørelse, afsnit 4, er en beskrivelse af de trafikmæssige perspektiver ved en Øresundsforbindelse. Som i forbindelse med anlægsloven understreges det, at nedbrydningen af den eksisterende barriere gennem Øresund er en forudsætning for udviklingen i hele Øresundsregionen.

CD er i den forbindelse helt enig med regeringen i, at det er af væsentlig betydning, at der er valgfrihed for befolkningen mellem jernbane og vej. Jernbanen vil stå for en stor del af den daglige transport på tværs af Øresund og således være grundstammen i et effektivt, kollektivt trafiksystem. Men ethvert kollektivt trafiksystem har sine begrænsninger, og biltrafikken har med sin større fleksibilitet mulighederne for at udfylde de behov, som ikke kan udfyldes af banerne. Uden mulighed for biltrafik er det umuligt at forestille sig at de to sider af Øresund kan fungere som en samlet region. Samtidig skaber Øresundsforbindelsen forudsætninger for, at det nordiske jernbaneanet bliver en integreret del af et samlet europæisk jernbaneanet, så en større andel af transittrafikken fremover kan foregå på skinner.

For CD er det netop de samfundsmæssige gevinster ved en fast Øresundsforbindelse, der er i centrum. CD har aldrig forudsat, at forbindelsen skulle være en pengemaskine for staten, men er selvfølgelig tilfreds med, at forudsætningerne – selv om de diskuteres – om, at forbindelsen brugerfinansieres, holder.

Når det drejer sig om visioner og økonomi, er vi således i samme situation, som da anlægsloven blev vedtaget. Er der da ikke sket noget siden anlægsloven? Jo, vi har fået et bedre projekt. Som beskrevet i anlægsloven skulle den miljømæssige, tekniske og økonomiske optimering af anlægget fortsætte, og det har vist sig at være en god idé. Bestræbelserne på en yderligere optimering af anlægget pågår, og CD noterer sig, at det, hvad angår vandgennemstrømningen, er muligt at opnå en nulløsning i forhold til Østersøen, samtidig med at gravearbejderne i Øresund er miljømæssigt acceptable.

Spørgsmålet om miljøet i Øresund og Østersøen er væsentlige spørgsmål. Men de er også svære for ikkeeksperter at forholde sig til. Der-

imod er forholdene omkring beboerne på Amager nemmere at forholde sig til. Her er der sket en ekspropriation af 200 huse, hvor familier har måttet finde et nyt hjem. I betragtning af, hvilke indgreb en sådan ekspropriation betyder i folks hverdag, er det foregået utrolig stille og nemt.

Samlet har processen efter anlægslovens vedtagelse bekræftet, at Folketinget i 1991 tog den rigtige beslutning. Men alligevel må vi konstatere, at dele af pressen har formået at beskrive situationen, som om Øresundsforbindelsen endnu ikke er vedtaget. Dette er forkert; den overordnede beslutning er taget med anlægsloven og regeringsaftalen. Den proces, som vi har været igennem siden vedtagelsen af anlægsloven, er beskrevet i loven, og processen forløber planmæssigt i forhold hertil.

CD er glad for, at det med dagens debat er bekræftet, at et stort flertal står bag beslutningen, samt at der er brug for Øresundsforbindelsen.

#### **Bilgrav-Nielsen (RV):**

Det er jo korrekt, som den forrige ordfører sagde, at der er truffet en beslutning i Danmark om anlæg af en fast forbindelse over Øresund. Der er vedtaget en anlægslov i 1991, og det er muligt for den danske regering på dette grundlag at iværksætte byggeriet.

Men det er også klart, at når der er to parter, to lande, om at forestå et byggeri, er det ikke nok, at det ene land har besluttet sig. Det andet land skal også være med, før det egentlige byggeri kan gå i gang, og det er jo sådan, at man i Sverige endnu mangler en rigsdagsbeslutning for at få det endelige startsignal til at kunne gå i gang. Vi, der her i landet synes, at den danske beslutningsproces har været mangelfuld, må nok erkende, at det nu er op til svenskerne at tage stilling til, om dette projekt skal gennemføres. Det er med baggrund i den erkendelse, at Det Radikale Venstre har indledt et samarbejde med Centerpartiet i Sverige for at få gennemanalyseret det projekt, vi står over for, og det er en stor glæde for os at kunne konstatere, at det faktisk er det første egentlige nordiske fællesprojekt, nordiske partier har udarbejdet om en konkret anlægsopgave mellem to lande.

Vi har fået at vide af vores svenske venner i Centerpartiet, at der i Sverige endnu ikke er et eneste parti – bortset fra Centerpartiet – eller