

[Gade]

Jeg mener altså ikke, regeringen tager ånden i ekspertpanelets anbefalinger alvorligt, når den siger: Vi vil bare lave en aftale med Sverige, jo før jo bedre.

Så er der et sted, hvor regeringen svigter helt i miljødiskussionen, og det er med hensyn til luftforurening. Hvorfor vil regeringen ikke opstille en luftkvalitetsmålsætning?

Det har jeg forstået at man ikke vil, og det er selvfølgelig, fordi man ved, at her er et ømt punkt omkring trafikudvikling. Det er derfor, koncessionsnævnet i Sverige har sagt nej til løsningen, der ligger her.

Det svenske koncessionsnævn har sagt nej, fordi miljøkonsekvenserne af trafikken – altså luftforureningen – trækker i den forkerte retning.

Jeg fik ikke svar fra miljøministeren om, hvad man ville gøre, hvis et Østersøland, f.eks. Finland, ville bede om, at man ventede med at indgå en aftale. Jeg vil gerne have det at vide, for jeg har forstået, at det måske er lidt mere aktuelt, end jeg egentlig havde anet, da jeg stillede spørgsmålet.

Jeg vil gerne vide, hvad man ville gøre, hvis et Østersøland, f.eks. Finland, sagde til Danmark og Sverige: Kan I ikke vente, til vi har resultatet af de tredimensionelle undersøgelser?

Så til trafikministeren: Hvad har Socialdemokraterne i København gjort trafikministeren? Hvorfor skal de behandles så dårligt, som de bliver med hensyn til høring? Skal det forslag, de er kommet med om en stålbro, slet ikke ind i overvejelserne, eller hvordan ligger det?

Så til den overordnede betragtning fra ministeren om, at på økonomisiden ligger det her ikke ud over det forudsatte. Det er jo en besværgelse efter min opfattelse. Det er mere end en sammenskrivning af lovens usikkerhed, fordi det lige præcis er sådan, at redegørelsen kommer med nye, upræcise usikkerhedsformuleringer om økonomien, som man lægger oven i den usikkerhed på minus 15 pct. plus 25 pct., som man siger indgik i forarbejderne.

Den kvote af usikkerhed har man brugt fuldt ud og lidt mere til. Det, der nu sker, er, at man lægger en ny usikkerhed ind i de formuleringer, jeg har nævnt, og som man har skrevet i redegørelsen.

Må jeg så stille et spørgsmål om det: Hvor er reserverne blevet af til økonomien? Jeg kan se, de står i A/S Øresunds egne budgettal. Der er der reservebeløb, men i de tal, der er fremlagt fra regeringens side, er reservebeløbene forsvundet, så vidt jeg kan se.

**Miljøministeren (Svend Auken):**

Jeg mener personligt – og jeg mener, det er underbygget af tal – at miljøet i København som helhed vil drage fordel af gennemførelsen af Øresundsforbindelsen.

De målinger, der er foretaget på basis af modelberegninger, viser, at generelt taget falder emissionsværdierne ved den faste forbindelse sammenlignet med fortsat færge drift.

Samtidig er der naturligvis nogle meget store miljøfordele – og det kommer måske ikke tydeligt nok frem i den offentlige debat – for den, kan man roligt sige, mere beskedent stillede del af den københavnske befolkning, der bor langs den nuværende godsbanering, og som er plaget af støj og andre miljøgener som følge af, at man fører godset gennem Nørrebro og andre tætbefolkede kvarterer. Efter den faste forbindelses gennemførelse vil godset blive transporteret udenom.

Der er også ved ændringer i trafikstrømme omkring København tale om aflastninger.

Hvor meget i alt påvirker forbindelsen så det trafikmønster, vi kender i Danmark? Der kan jeg roligt sige, at den påvirkning vil være overordentlig marginal.

Vurderingerne svinger mellem en stigning i biltrafikken på mellem en og tre promille, for Storkøbenhavns område en stigning på cirka en procent maksimalt.

Sammenlignet med de almindelige udviklingstendenser, der er, og som trafikministeren vil forholde sig til i den trafikhandlingsplan, der snart vil blive forelagt Folketinget, er der tale om ekstremt marginale problemer, man kan sige næsten ikke målelige problemer.

Vi har en fælles opgave, nemlig at dirigere vores trafikstrømme i en mere miljøvenlig retning, men påvirkningen fra forbindelsen her vil være ekstremt marginal i forhold til det problems størrelse. Dertil kommer det synspunkt, som trafikministeren, synes jeg, med stor styrke betonede i sit svar til ordførerne, nemlig at forbindelsens gennemførelse vil være en massiv subsidiering af den kollektive trafik i forhold til den individuelle trafik.