

[Gade]

spørgsmålet, om det er menneskeligt, for jeg forstår, at man måske oven i købet en af dagene går i gang med at skrive en kontrakt under, der handler om byggeri af Sydhavnstunnelen. Jeg vil spørge, om det er rigtigt.

Jeg vil så stille det andet spørgsmål:

Er man indstillet på at bruge pausen med hensyn til Kalvebodløbet til også at inddrage den undersøgelse, vi ved der kommer fra Københavns Kommune om en tunnel i stedet for det planlagte projekt?

Trafikministeren (Erling Olsen, fg.):

Her er vi igen inde i den menneskevenlige logik. (*Munterhed*). Jamen sådan er det altså bare, for problemet er – som hr. Gade rigtigt siger – at der er to grunde til den planlagte ekspropriationsforretning i Fiskerhavnen.

Den ene vedrører godsshunten. Den anden vedrører også persontrafikken. Så er spørgsmålet, om vi kan skille det ad ekspropriationsteknisk. Det er der store tidsmæssige og andre vanskeligheder ved. Og i og med, at vi nu omorganiserer arbejdet tidsmæssigt, får vi også tid til at tage stilling til det, hvis Københavns Kommune foretager disse sideløbende undersøgelser.

Men indtil videre må vi gå ud fra, at det er den plan, der er lagt én gang, som gælder, og at vi kører videre, som om det, der er sket, er, at vi har fået en forsinkelse af beslutningsprocessen, og at vi så må omorganisere arbejderne. Og vi har så fundet ud af, at vi i den forbindelse kan tage et hensyn til de mennesker, der har både i Fiskerhavnen, og så må vi se, hvordan det går med det øvrige.

Men de øvrige ændringer i projektet, hvis der kommer nogen, forudsætter, at der er en anden beslutning i den såkaldte følgegruppe. Og her må man altså have mig meget undskyldt: Selv om vi orienterer hele Folketinget, er det faktisk følgegruppen, der her træffer beslutningen.

Gade (SF):

Kunne man ane lidt positivt i dag her til sidst: »så må vi se, hvordan det går med det øvrige«? Det var ikke så meget, men skal jeg forstå det sådan, at regeringen nu – hvad man ikke ville i december – seriøst vil gå i gang med at vurdere en anden løsning ved Kalvebodløbet end den, der ligger i projektet, og derved

imødekomme Københavns overborgmester og hele København, fordi der er modstandere af det projekt, der drejer sig om Kalvebodløbet?

Skulle det forstås sådan, at der er et lille bitte lys, en rigtig menneskelighed og ikke bare såkaldt menneskelig logik?

Trafikministeren (Erling Olsen, fg.):

Jamen der er både almindelig menneskevenlighed og menneskelig logik i det, og der er også økonomisk logik og miljømæssig logik.

Det, der har været problemet med den løsning, man har ønsket fra Københavns Kommune, er dels, at den koster en masse penge, dels, at man vil komme ind i nogle forureningsproblemer, hvis man vil grave ud til en tunnel. Og alt dette er så endt med, at vi har accepteret, at Københavns Kommune prøver at komme med en undersøgelse, der viser, hvad en tunnel vil koste, og her regner vi med, at rapporten vil foreligge primo februar.

Det er klart, at den må indgå i de diskussioner, vi har, og det, der så er afgørende, er, om vi inden for det budget, som også hr. Gade vil holde os fast på, da finder, at der er mulighed for at imødekomme sådanne ønsker. Jeg må sige, at jeg ikke kan give noget tilsagn om det; men jeg kan give tilsagn om ikke at være argumentresistent.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 486

5) Til *trafikministeren* af:

Gade (SF):

»Hvordan har ministeren tænkt sig at medvirke til etablering af et regionalt miljøprogram for Øresundsregionen, som også indeholder en luftkvalitetsmålsætning, og hvordan vil ministeren sikre, at et sådant miljøprogram bliver efterlevet?«

Skriftlig begrundelse

I det svenske pressekommuniké fra den 13. januar 1994 nævnes det, at den svenske regering vil tage initiativ til et fælles regionalt miljøprogram for Øresundsregionen sammen med den danske regering.

Trafikministeren (Erling Olsen, fg.):

Mit svar er, at vi er startet med en principer-