

Ad spm. nr. S 230

Fra justitsministeren er modtaget supplerende svar på et af medlem af Folketinget Kirsten Madsen (FP) stillet spørgsmål.

Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende, forhandlingerne sp. 3118, var sålydende:

Til *justitsministeren* (21/2 91) af:

Kirsten Madsen (FP):

»Vil ministeren oplyse, med hvilken lovlig ret retspræsident Frank Poulsen beordrer retens personale til at udføre praktisk arbejde i forbindelse med private voldgiftssager, og om dette er en lovlig eller ulovlig tjenestebefaling?«

Supplerende svar (23/4 91):

Justitsministeren (Engell):

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. S 244.

Ad spm. nr. S 244

Fra justitsministeren er modtaget supplerende svar på et af medlem af Folketinget Kirsten Madsen (FP) stillet spørgsmål.

Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende, forhandlingerne sp. 3129, var sålydende:

Til *justitsministeren* (22/2 91) af:

Kirsten Madsen (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvor meget dommerfuldmægtige og kontorphonale har modtaget direkte fra sagens parter i 66 voldgiftssager i 1988/89, om udbetaling af honorar til disse dommerfuldmægtige og kontorphonale har fundet sted i overensstemmelse med skattekontrollovens § 7, og hvordan sagens parter i det hele taget er bekendt med de pågældende dommerfuldmægtiges og kontorphonale navne, adresser og CPR-numre?«

Supplerende svar (23/4 91):

Justitsministeren (Engell):

Honoreringen af dommerfuldmægtige og kontorphonale, som bistår ved behandlingen af voldgiftssager, sker gennem voldgiftsrettens formand, der ligeledes indberetter indtægterne

til skattemyndighederne i overensstemmelse med de gældende regler. Der sker ingen vederlæggelse af dommerfuldmægtige og kontorphonale direkte fra sagens parter, der således ikke har behov for at kende de pågældendes navne, adresser eller personnumre.

Det er væsentligt at understrege, at personalets bistand ved behandlingen af voldgiftssager beror på en frivillig ordning. Bistanden må naturligvis heller ikke have indflydelse på de pågældendes efterlevelse af deres arbejdsmæssige forpligtelser.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 178:

Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund.

Af trafikministeren (Ikast).

(Fremsat 2/5 91).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Øresund bygger jo på den politiske aftale, der er indgået mellem Socialdemokratiet, De Konservative, Venstre og Centrum-Demokraterne. Jeg skal henvisse til den politiske aftales § 2, hvori det siges:

»De danske landanlæg vil i enkeltheder blive fastlagt i anlægsloven under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges.«

Derfor kan vi i Socialdemokratiet erklære os tilfredse med den ordlyd, anlægslovforslagets § 4 om de miljømæssige forhold for hele anlægget har fået. Der står i § 4, stk. 1:

»Den endelige udformning af Øresundsforbindelsen og tilslutningsanlæg, jf. § 3, skal foretages under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges.«

Og i stk. 2 står der:

»Der opstilles en kvalitetsmålsætning for anlæggenes miljøeffekter i Østersøen og Øresund samt på land, der tillige med et overvågnings-

[J. K. Hansen]

og kontrolprogram skal godkendes af trafikministeren efter samråd med miljøministeren inden igangsættelse af anlægsarbejderne.«

Jeg skal også hilse med tilfredshed, at vi på Socialdemokratiets foranledning har fået indføjret i den politiske aftale og også i bemærkningerne til anlægslovsforslaget, at vi ud over de betydelige midler, der er afsat til de miljømæssige foranstaltninger ved landanlæggene, har fået afsat en særlig miljøpulje på 300 mio. kr.

Endelig skal jeg udtrykke tilfredshed med, at vi er blevet enige om at fremskynde etableringen af jernbaneforbindelsen mellem Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn, således at den faktisk kan bygges uafhængigt af den faste forbindelse over Øresund.

Jeg må sige, at i Socialdemokratiet er vi som aftalepartner naturligvis meget positive over for forslaget, men vi er samtidig opmærksomme på, at forslaget har mange detaljer, ikke mindst vedrørende landanlæggene. Vi ønsker derfor at give forslaget en meget grundig behandling i Folketingets Trafikudvalg. Der er en lang række detaljer, enkeltheder, der må belyses, såvel af teknisk og økonomisk som af miljømæssig art.

Jeg kan oplyse, at vi allerede hver især og også i udvalget har fået en lang række skriftlige henvendelser fra organisationer, enkeltpersoner m.fl., og disses bemærkninger skal vi naturligvis også have gennemgået og undersøgt. Ligeledes har vi allerede nu fået en lang række henvendelser fra organisationer og enkeltpersoner, der ønsker foretræde i hele denne store sag.

Jeg er af den opfattelse, at det vil være nødvendigt for alle, der arbejder med denne sag i udvalget, at tage ud sammen med eksperter, både miljøeksperter og tekniske eksperter, og se på den linjeføring, den placering, som foreslås i anlægsloven for landanlæggene, ikke mindst de foranstaltninger, der påtænkes gennemført af hensyn til støjmiljøet.

Da denne sag naturligvis egner sig bedst til en grundig gennemgang i udvalget, skal jeg slutte hermed og tilsige Socialdemokratiets medvirken til en grundig behandling af lovforslaget.

Aagaard (KF):

Jeg vil gerne indlede med at slå fast, at Det Konservative Folkeparti er overordentlig til-

freds med aftalen om at bygge en kombineret vej- og togforbindelse over Øresund.

Det var jo en stor og afgørende beslutning, da vi i 1987 her i Tinget besluttede at, populært sagt sy Danmark sammen med en fast forbindelse over Storebælt. Med udbygningen af de jyske motor- og hovedvejsstrækninger samt de nye IC 3-tog er det sikret, at både den kollektive og den private trafik kan glide hurtigt og effektivt i det meste af Danmark. Med regeringens nye forslag om kommunal medfinansiering af yderligere vejstrækninger i bl.a. Jylland tror jeg, at vi i løbet af en årrække kan konstatere, at nu hænger Danmark omsider trafikalt sammen, den danske infrastruktur er på plads.

Det Konservative Folkeparti har i mange år været en varm fortalere for en fast forbindelse over Øresund, for lige så vigtigt det er at sikre en tilstrækkelig udbygning af infrastrukturen i Danmark, er det at sikre Danmarks trafikale forbindelser med vore nabolande.

Der er ingen tvivl om, at de danske eksportmuligheder til de nordiske lande vil blive væsentligt forbedret, når den faste forbindelse er en realitet. Dertil kommer, at det sikres, at Danmark bliver det trafikale og økonomiske bindeled mellem Norden og hele det store, europæiske marked, frem for at vi risikerede, at Danmark blev isoleret på sidelinien i det nye Europa.

Set fra hovedstadsområdet vil en fast forbindelse til Malmø være en af de helt nødvendige saltvandsindsprøjtninger, der skal til, når København skal ind i en positiv udvikling og blive den hovedstad, som Danmark fortjener og også har brug for. Det kan bl.a. medvirke til, at vi får andel i det turistboom, der kan ventes i løbet af ganske få år.

Alt i alt er der, som hr. J. K. Hansen var inde på det, så mange gode, positive og fremadrettede muligheder i en fast forbindelse over Øresund, at vi slet ikke vil beskæftige os med tanken om ikke at realisere dette historiske projekt. Det betyder selvfølgelig ikke, at vi lukker øjnene for den lange række af udfordringer og problemer, der skal løses i forbindelse med selve realiseringen af projektet. Ethvert stort anlægsprojekt har ganske naturligt såvel geografiske, demokratiske som miljømæssige konsekvenser og vil ofte også berøre danske familier.

Derfor er det nødvendigt og vigtigt, at vi er utrolig opmærksomme på disse gener og får

[Aagaard]

dem løst løbende på en måde, som miljømæssigt, trafikalt, økonomisk og menneskeligt er forsvarlig. Her synes jeg at vi allerede er kommet ganske langt, ikke mindst for så vidt angår støjforholdene på Amager, hvor nedgravningen af linien kombineret med et effektivt støjværn modvirker de værste gener. Hvis det ikke er tilstrækkeligt, må vi vurdere yderligere tiltag.

I det hele taget synes jeg, at de øvrige miljømæssige aspekter ved den faste forbindelse er store, men også af en størrelsesorden, som vi kan løse. Alt tyder nemlig på, at luftforureningen i området bliver mindre i forhold til en fortsat færgefart.

Vi politikere, især borgerlige, anklages tit og ofte for kun at tale om økonomi, men netop i denne forbindelse tror jeg at budskabet bliver opfattet ganske positivt, for den gode nyhed er jo, at dette projekt ikke koster staten én krone. Der skal på ingen måde bruges skattekrone på Øresundsforbindelsen, hverken til vands eller til lands. Det skyldes, som det er alle bekendt, at forbindelsen fuldt ud skal være brugerfinansieret. Jeg vil gerne sige, at Det Konservative Folkeparti helt og holdent kan tilslutte sig det synspunkt, at det er brugerne og ikke skatteyderne, der skal finansiere investeringen.

Jeg tror som sagt, at vi har fundet en løsning, der er forsvarlig og fremadrettet set fra alle synsvinkler, og som vil opfylde det trafikale behov, der er i Danmark og Sverige for såvel den private som for den kollektive trafik. Det er en løsning, der er den helt rigtige for hele det danske samfund.

Svend Heiselberg (V):

Venstre har hele vejen igennem støttet forslaget om en fast Øresundsforbindelse. Vi vil finde det rigtigt, at vi nu her i Folketinget får en afslutning på de årelange overvejelser, forhandlinger, undersøgelser osv. Tiden er inde til handling.

I Venstre ser vi det, som vi tidligere har givet udtryk for, som en fornem opgave at medvirke til at binde Norden sammen med den sydlige del af Europa. Politisk, økonomisk og kulturelt er vejen banet for vedtagelse af det lovforslag, vi i dag har til første behandling.

Selv efter lovforslagets endelige vedtagelse vil der utvivlsomt opstå situationer, og både finansministeren og trafikministeren vil bruge deres bemyndigelser på en sådan måde, at det

kan give grundlag for debat. Men den aftale, regeringen har lavet med såvel Socialdemokratiet som CD om den her omhandlede forbindelse, har for mig at se taget de nødvendige hensyn. Hvad der er økologisk motiveret, må vel være det samme som miljømæssigt påkrævet, teknisk muligt og økonomisk rimeligt. Venstre har hele tiden sagt, at det skulle være et forsvarligt og ikke mindst miljømæssigt acceptabelt projekt.

Vi har naturligvis været opmærksom på de mange henvendelser, vi har fået fra aktive borgere og fra mennesker, som bor i området og føler sig involveret, men det er min opfattelse, at der lægges op til, at der tages de størst mulige hensyn.

Vi vil ikke deltage i en politisk overbudspolitik. Selv om der er politik i beslutningen, er man nødvendigvis tvunget til at træffe en afgørelse, også selv om den går nogle, måske endda nogle, som står os nær, imod. Alt andet kan ikke forsvares.

Hvis jeg har forstået det rigtigt, har man sukket efter udviklingsmuligheder her i området. Om disse forslag, der er til behandling i dag, kan der vel ikke siges andet, end at der i vid udstrækning er taget hensyn hertil. Skulle modviljen være alt for stor, skal jeg hilse fra mange i Jylland og sige, at det ville være en ønskeinvestering beløbsmæssigt at få placeret i Jylland. Der ønskes man sig infrastruktur, dér ønsker man industriel udvikling, og derfor skal vi nødvendigvis også snarest se på midler til infrastrukturen i den del af landet, hvor det er tiltrængt.

Men tilbage til lovforslaget, hvor jeg skal afstå fra at gå ind i en længere teknisk debat. Det vil vi naturligvis gøre i udvalget. Man kan gøre sig overvejelser over, hvorvidt frakørslerne over Amager er, som de skal være; ellers må vi have dem rettet.

Jeg kan allerede nu meddele, at jeg i udvalget ønsker at få belyst spørgsmålet vedrørende § 3 med hensyn til ledelsen af byggeriet. Foreslår ministeren, at der dannes et konsortium, som skal være bygherre, det vil sige, at dette konsortium skal forestå projektering, alle forberedelser samt bygning og drift af forbindelsen? Det er vigtigt at få fastslået, som ministeren også gør i lovteksten, at der er tale om en bygherrefunktion.

[Svend Høiselberg]

Men det er også vigtigt at få afklaret, hvad der forstås ved, at bygherren skal forstå de nævnte opgaver. En bygherre i den forbindelse, der her er tale om, skal vel varetage interesserne for det, man kan kalde den egentlige bygherre, dvs. Trafikministeriet. Derfor har bygherren også ansvaret for finansieringen, økonomistyringen, behandlingen af sager, der vedrører andre myndigheder, kontrakter med rådgivende ingeniører og entreprenører.

Når det derimod gælder planlægning, projektering og løbende tilsyn med arbejdet, ligger det efter min mening uden for bygherrerollen. Det har der hersket en vis tvivl om i forbindelse med bygningen af forbindelsen over Storebælt, hvor bygherrerollen måske ikke blev præciseret så konkret, som tilfældet er i dette lovforslag.

Det er derfor også vigtigt, at vi i udvalget får ministerens fortolkning af ordet »forestå« i bemærkningerne til § 3, når det vedrører de landanlæg, der skal udføres for DSB og Vejdirektoratet. Der står, at der for DSB's vedkommende i videst muligt omfang skal foretages en række forundersøgelser, projektering m.v., når det gælder jernbaneanlægget, som DSB skal forstå. For Vejdirektoratets vedkommende bruges udtrykket »kan forstå« om det tilsvarende arbejde vedrørende vejdelen.

Det ville være rart i udvalget at få ministerens forklaring på, hvorledes denne forskel skal forstås.

På Venstres vegne skal vi varmt anbefale lovforslaget.

Tommy Dinesen (SF):

Hvis man skal starte med en konstatering, kan man sige, at det, der behandles i dag, er de store planer, som regeringen fremlægger, den ene efter den anden. Men alt imens den fremlægger en masse planer, kan man se, at én af dem, det er Storebæltsforbindelsen, er der sat fire effektive propper i, således at der i hvert fald ikke sker noget på det område. Alle de dejlige danske arbejdsplader, der skulle være, er blevet til fyringer lige for øjeblikket.

Jeg skal da gerne holde mig til Øresund, selv om det også har noget med Storebælt at gøre.

Vi er som bekendt – det tror jeg alle ved – indstillet på at sige ja, hvis det var en boret tog-tunnel, man havde stillet forslag om. Der er ingen, der i dette land endnu har sagt, at en boret tog-tunnel var en dårlig idé. Jeg har ikke hørt

nogen, og jeg har været til mange møder. Det har ikke stået i nogen aviser. Alligevel vælger man altså noget andet.

Ikke nok med at man vælger noget andet, man gør også det modsatte af det, man gør alle andre steder. På et møde, som hr. J.K. Hansen, hr. Aagaard og jeg deltog i i Bruxelles, kom det klart frem, at alle europæiske trafikpolitikere går ind for, at det er togdriften, der skal fremmes. De har haft dårlige erfaringer nok med hensyn til bilkørsel i samtlige store byer og på samtlige store landeveje i Midt- og Sydeuropa. Og hvad gør vi så i Danmark? Ja, vi fremmer bilismen, selv om man siger det modsatte.

Den bro, der skal bygges, er dimensioneret til at tage 55.000 biler i døgnet. Man regner i starten med, at der vil komme noget med 8.000 over. Når man hører nogle af ordførerne, bl.a. hr. Aagaard, så lyder det som om, at jo flere biler der kommer til København, des renere bliver luften. Det hele bliver bedre og bedre. Det er at gå modsat. Det ved hr. Aagaard også. Det er i modstrid med al sund fornuft, det, man vil lave her. Man vil ikke lytte til de erfaringer, der er gjort andre steder. Det kan vi så sige er beklageligt.

Det gentages i lovforslaget til ulidelighed, at færgernes forurening er en af grundene til, at man skal have broer. Må jeg ikke godt sige, at man behøver altså ikke at bygge broer i dette land for at forhindre færgernes forurening. Det kunne vi gøre i morgen ved at sige, at de skal bruge noget renere dieselolie; så var det problem løst.

Men det er også et meget positivt lovforslag, der ligger. Det siger, at der er 42.000, der får arbejde. Det sagde man også i sin tid med hensyn til Storebælt, og dér har vi set, hvordan det går. At 42.000 kommer i arbejde ved, at vi bygger en fast forbindelse over Øresund, er måske rigtigt, men man tager ikke med, hvor mange der bliver arbejdsløse, når færgerne holder op. Det undlader man, og det synes jeg er dårligt.

Det er rigtigt, at vi har fået en masse henvendelser, ikke mindst ligger der nogle i dag, som vi i SF synes vi bør tage meget alvorligt. Derfor vil jeg godt spørge ordførerne og ministeren, om de er indstillet på at lave en offentlig høring, f.eks. her på Christiansborg, hvor vi får eksperterne til at sige for og imod, så vi har dem og kan spørge dem, vi, der skal træffe beslutningerne, hvis ikke de allerede er truffet. Det er jeg desværre bange for at de er.

[Tommy Dinesen]

Vi mener, at en offentlig høring er på sin plads, og vi vil godt have svenskerne med for den sags skyld. Vi kan ikke blive ved med bare at sige: Jamen det er godt. Folk kan bare rette henvendelse, de kan bare komme i udvalget. Så sker der ikke noget, og det gør der nemlig ikke.

Det, der er sket her, er, at man har sagt: Vi skal have det og det – og så tager man debatten bagefter. Det er det modsatte af demokrati, vil jeg sige. Det er også det, der er problemet. Havde vi gjort det modsatte, og havde vi haft debatterne forinden og så truffet en beslutning, så tror jeg, at folk havde haft større forståelse for det, der måske skal være på Øresund.

Jeg vil også godt sige med hensyn til statsgarantien for byggeriet, at vi i SF godt vil have, at statsgarantien bliver fjernet. Vi er interesseret i at finde ud af, om der er nogle andre, der vil gå ind og bygge en fast forbindelse på Øresund, hvis ikke der er en statsgaranti, for at finde ud af, om pengene simpelt hen hænger sammen i dette projekt. Så kan man jo se, om de andre partier også tør det.

Der står i aftalens artikel 21, at man skal begynde at se på en Femernforbindelse. Det har vi ikke noget imod, og vi synes også, det er en udmærket idé at drøfte den slags ting, blot det ikke bliver brugt, som hr. Arne Melchior gjorde i »Højlandets Forsamlingshus«. Her sagde han, at det her med hensyn til Øresund havde været diskuteret, for Øresund stod jo i Storebæltsaftalen. Jamen det er ikke en offentlig debat. Der er ikke mange andre end folketingsmedlemmer, der læser, hvad der står i de love. Derfor er det ikke en måde at gøre det på.

Min tid er udrundet, så skal jeg senere komme ind på nogle af de andre ting, vi godt vil have diskuteret.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Da jeg ligesom alle andre ordførere kun har 5 minutters taletid, hvad der er meget vanskeligt at overholde, når det er et så stort og omfattende lovforslag, det drejer sig om, vil jeg benytte mig af adgangen til en kort bemærkning for inden for dennes ramme at sige til hr. Tommy Dinesen, at han ikke har ret, når han siger, at offentligheden ikke har været opmærksom på det.

En fast forbindelse over Øresund har været diskuteret offentligt i generationer. Jeg skal

minde hr. Tommy Dinesen om, at hans partis stifter og formand gennem mange år, Aksel Larsen, her i dette hus og ved hundredvis af møder landet over og i artikler og udtalelser talte for Ørestadideen, for sammensmeltning af Skåne, Halland og Blekinge med København og Sjælland. Han ivrede meget for det og gik ind for en Storebæltsforbindelse som en forudsætning for at få en fast forbindelse over Øresund. Så længe er det siden.

Det stod også i aftalen af 1986 og loven af 1987, og ingen kan vel nægte, heller ikke hr. Tommy Dinesen, at det vidste så alle partier, alle trafikpolitikere, både lokale og landstrafikpolitikere, hele pressen, hele ingeniørstanden osv. osv. Alle særinteresser af fiskemæssig og anden biologisk art vidste det og har diskuteret det i årevis.

Så hr. Tommy Dinesen skal ikke fremstille det her fra talerstolen, som om det var sådan en lille hemmelighed, vi havde med hinanden herinde i Folketinget, for der er jo ingen, der følger med i, hvad her foregår. Så er den gal, og så har hr. Tommy Dinesen ikke råbt højt nok op om det, men mange af os ved, at det har man faktisk.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Skal man endelig citere en SF'er, der går ind for et eller andet på Øresund, så kunne man jo tage en nulevende i stedet for at tage Aksel Larsen, som var et udmærket medlem, det vil jeg da tilstå. Men der er selvfølgelig sket noget i de sidste 25 år, og vi er i hvert fald blevet klogere på disse og mange andre områder.

Når jeg siger, at det her ikke har været diskuteret offentligt, vil jeg stå ved det. Jeg har været ude til utallige møder, det er vi jo som trafikpolitikere. Det eneste møde, hvor hr. Arne Melchior og jeg har været ude at diskutere Øresund, er et i Århus for 1 år siden. Ellers er det ikke noget, der har været nævnt i valgkampen eller hvor ved jeg, at man skulle have en fast Øresundsforbindelse her og nu. Jeg vil endda vove den påstand, at der ikke var ret mange, der var klar over, at det ville komme. Ellers var vi da også kommet med, hvorfor en boret tog-tunnel eller andre muligheder ikke blev undersøgt.

Det er derfor, jeg siger, at det ikke har været ude til debat. Nogle politiske partier herinde har sat sig ned og sagt: Vi laver det her, og så

[Tommy Dinesen]

finder vi argumenterne bagefter. Det er sådan, jeg opfatter den beslutning, der er taget her.

Når jeg siger »offentlighed«, er det ikke, fordi der er nogle ingeniører, der har siddet og diskuteret det her. Jeg mener den brede befolkning. Det er det, der er sket ved et møde, som hr. J.K. Hansen og jeg var til i går ude i Sydhavnen, hvor der var 300-400 mennesker. Det er nu, folk kommer frem. Det var bedre, at diskussionen havde været der før i stedet for nu, hvor folk får en apatisk holdning til demokratiet, fordi de føler, det ikke nytter noget, at de nu tager til orde. Det er det, der sker for øjeblikket, desværre.

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Jeg vil da gerne bekræfte hr. Tommy Dinesens udtalelser om deltagelsen i konferencen, hvor europæiske nationer drøftede den stigende forurening fra bl.a. bilerne. Men jeg har ikke på noget tidspunkt observeret, at nogen stat forestillede sig, at man fuldstændig kunne se bort fra bilerne i fremtiden.

Derfor vil jeg gerne spørge hr. Tommy Dinesen: Forestiller SF sig virkelig, at vi i 1991 seriøst kan vedtage projekter, der helt ser bort fra bilerne, både lastvogne og privatbilismen? Så mener jeg, at man er helt ude på et overdrev, som ikke hører hjemme i virkeligheden.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Undskyld, at jeg ulejliger med yderligere en kort bemærkning om, hvorvidt emnet har været debatteret offentligt og grundigt eller ej.

Den myte skal altså ikke have lov til at leve, at dette har været en velbevaret hemmelighed til en eller anden dag kl. 12, hvor det pludselig slap ud og så skulle gennemføres inden solnedgang. Det passer jo ikke.

Når jeg nævnte Aksel Larsen, er der vel ikke noget galt i det. Jeg kan jo ikke gøre for, at han ikke lever mere. Det var bare for at forklare hr. Tommy Dinesen og andre, der hører debatten, hvor længe det er siden, det var meget stærkt fremme.

Hvis hr. Tommy Dinesen helst vil holde sig til de sidste, hvad ved jeg, 5 eller 10 år, så vil jeg sige, at jeg har været til masser af møder om Øresundsforbindelsen. Jeg har som trafikmini-

ster, da vi snakkede om Storebælt – det gjorde vi faktisk i 4 år, fra 1982 til aftalen blev indgået i 1986 – ustandselig sagt, at det var første led i en tretrinsraket, hvor Øresund og Femern fulgte naturligt efter. Det har jeg aldrig lagt skjul på. Jeg har været til møder om det på færger mellem Helsingør og Helsingborg.

Der har også været skrevet artikler. Hvis hr. Tommy Dinesen ville gøre sig den ulejlighed at gå på avisarkiver eller biblioteket, f.eks. i Folketinget, ville han kunne se, at der har været afholdt masser af møder, været skrevet masser af kronikker og artikler, og at det i dette hus er blevet nævnt igen og igen.

Også når Københavns Lufthavns fremtid har været diskuteret, har en fast forbindelse over Øresund været inddraget. Også når Københavns ringere situation, fraflytning fra København og Københavns vanskelige økonomiske situation og Københavns ringe situation som turistby har været drøftet i de sidste mange år, har der hele tiden været talt om chancen for, muligheden for at få en fast forbindelse over Øresund. På Amager har man vidst nøjagtig besked, i Tårnby og i Dragør osv.

At hr. Tommy Dinesen ikke har været opmærksom på det, er ikke ensbetydende med, at det ikke har været der.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jamen jeg ved da godt, at der har været skrevet, og at trafikpolitikere har talt om det, men der er ikke ret mange danskere, der var klar over, at nu var beslutningen der. Det er dér, den er gal. Som hr. Arne Melchior selv siger: Man har diskuteret det her i 100 år. Der er jo mange ting at diskutere, også nogle af dem, der kommer senere i dag, som vel aldrig bliver til noget. Men det er ikke derfor, de er jo ikke besluttet.

Til hr. Aagaard vil jeg godt sige, at jeg synes, han skulle lade være med at køre den her med, at man er mod biler, fordi man tillader sig at gå op og sige, at når der er 10.000 eller 8.000 biler i døgnet – det er det, man regner med, når man laver Øresundsforbindelsen – og man laver en bro, der kan tage 55.000 biler i døgnet, så er der altså noget galt. Det, jeg ganske stille og roligt prøvede på at sige noget om, var, at det er en forkert vej at gå.

Regeringens handlingsplan, som vi alle sammen har stemt for, og som blev drøftet, inden vi

[Tommy Dinesen]

diskuterede Øresund sidste gang, siger, at vi skal sørge for at begrænse bilismen og få mere over på tog. Det har vi alle sammen vedtaget. Men det er ikke det, der sker her, for rapporten fortæller – der kommer en rapport næsten hver anden dag, dem kan man få, bare man har råd til at betale dem – hvor mange biler der bliver ved med at komme både på Storebælt og alle andre steder. Det er det, der er galt. Det er i direkte modstrid med, hvad vi siger, når vi er ude at fortælle, hvor godt Danmark skal være, hvor rent der skal være, osv. Man gør det modsatte ved de beslutninger.

Det er derfor, jeg har det med at sige, at den rigtige beslutning er biltog, og det bliver biltog i fremtiden, for der er simpelt hen ingen, der kan have alle de biler på vejene.

Det, der forbavtede mig positivt på det møde i Bruxelles, var, at uanset om det var en borgerlig eller en socialist, vidste de alle sammen, at de var gået galt i byen ved bare at lade bilismen og den uhæmmede vækst fortsætte.

Men jeg går ikke ind for forbud mod biler, hvis det kan glæde hr. Aagaard, selv om jeg ikke selv har nogen. Det vil jeg da godt lige tilføje. Vi går ind for den kollektive trafik, den skal fremmes, men det er ikke det, der sker her.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg vil godt sige til hr. Aagaard, at den opgave, jeg egentlig troede vi var fælles om, var, at vi skulle have mindre gods på lastbiler og mere gods på skinner.

Nu lyder det, som om hr. Aagaard mener, det er omvendt. Det passer også meget bedre til projektet, det skal jeg indrømme hr. Aagaard. Men jeg vil så bruge lejligheden til at spørge hr. Aagaard, om han mener, at de nye tal for, hvor mange biler der skal køre over Øresundsbroen, nu er realistiske. Da vi debatterede det for knap 2 måneder siden, havde vi nogle tal, nu er tallet for, hvor mange biler der skal køre over, steget for personbiler med 37 pct., for lastbiler med 47 pct. Hvornår mener hr. Aagaard vi er nået op på et realistisk niveau? Altså hvor højt skal vi op, for at hr. Aagaard får sin ønskeposition?

Om den offentlige debat vil jeg gerne sige til hr. Arne Melchior, at der jo ikke har været et alternativ på bordet. Muligheden for en boret tunnel har flertallet jo ikke turdet lægge frem til offentligheden, så vi havde noget at vælge imel-

lem. Det er det, der er vores anklage mod det massive flertal, som jo har prøvet at drukne debatten om det eneste ordentlige alternativ.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Min bemærkning om den manglende debat er også henvendt til hr. Tommy Dinesen. Hr. Tommy Dinesen har naturligvis læst bemærkningerne til lovforslaget, og det er også belyst her, hvor mange år disse spørgsmål har været debatteret. Jeg har oven i købet selv været med til indtil mange gange – også i større forsamlinger – at debattere såvel kombineret forbindelse som borede togtunneler, som man taler så meget om i øjeblikket. Det er, som om det ikke havde gjort så meget, hvis vi ikke havde fået denne debat, dersom der var truffet beslutning om en boret togtunnel. Men jeg vil gerne helt stilfærdigt spørge hr. Tommy Dinesen, om han ikke tror, at grunden til, at vi har fået debatten nu så pludseligt og så voldsomt fra forskellige sider, er, at der nu er truffet en beslutning. Hvorfor har den ligget stille? Der har da været alle muligheder til at tage debatten op. Men nu er der truffet en beslutning, og pludselig taler man om, at der ikke har været debat osv., og så blusser debatten pludseligt op.

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen og til hr. Gade, at uanset om tallet nu er 8.000, 10.000, 12.000 eller 15.000 i årsdøgnstrafik over en Øresundsforbindelse, ville det da være fuldstændig uansvarligt kun at bygge broen, så den var dimensioneret til det antal. Man må da nødvendigvis bygge et sådant projekt også for fremtiden.

Derfor er det da i høj grad et spørgsmål om, hvad prisen bliver – hvor meget det vil koste at køre over broen.

Når det bliver sagt, at vi ikke lever op til intentionerne om at styrke den kollektive trafik, så er det en sandhed med modifikationer, for der er i høj grad i disse år tale om store investeringer i DSB-materiel. Den teknologiske udvikling gør, at det bliver mere og mere attraktivt at benytte den kollektive trafik, og ikke ét eneste stort anlæg gennemføres der uden stor hensyntagen til de bedst mulige forhold for togdrift.

[Aagaard]

Jeg vil da til enhver tid bekræfte, at tungt gods, som skal transporteres over lange afstande, er vi da fortsat tilhængere af og vil arbejde for bliver overført på skinner. Det er da hensigtsmæssigt.

Men at tro, at vi kan sige nej helt og holdent til en udvikling inden for privatbilismen, ville være fuldstændig bløjet, når vi taler planlægning i de kommende år.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Til hr. J. K. Hansen: Vi havde vel ikke fået så heftig en debat, hvis det havde været en boret tog tunnel – i hvert fald ikke fra SF's side – og når vi er imod, er det, fordi vi ved, at vi står for det rigtige. Der er jo ikke én af ordførerne og ej heller ministeren, der endnu har imødegået, at en boret tog tunnel er den rigtige løsning for fremtiden. Bare der var én, der havde gjort det, så kunne man da tage diskussionen, men det er der ikke.

Det, jeg mener med, at det er en omvendt beslutning, der er taget, er, at det er for sent, at diskussionerne kommer op de forskellige steder nu. Det samme skete på Storebælt, hvor mange mennesker sagde: Nu har de snakket om det i 100 år, men først den dag det var besluttet, gik det op for mange, at vi nu skal have den. Man kan måske sige, at det ikke er vores skyld herinde i Folketinget og heller ikke journalisternes, for der har været skrevet meget. Men sådan er det nu engang. Jeg tror, det havde været bedre, om der havde været en behandling her i Folketinget, og at der derefter var blevet truffet en beslutning, således at man kunne have sagt til folk: Med baggrund i de og de argumenter bygger vi det og det.

Til hr. Aagaard: Jeg siger ikke nej til privatbilismen, ikke engang selv om den hedder privatbilisme. Men man kunne have gjort det anderledes; hvis man endelig ville gøre noget for togtrafikken, kunne man have sagt: Vi laver en bro over Øresund eller noget andet, hvor der er tre hold skinner, fordi vi satser på togdrift i fremtiden og kun to vejbaner, men det er ikke det, man gør. Man begrænser togdriften med det samme til, at der er to par skinner, hvorefter man udvider til en masse biler. Og det er selvfølgelig det, der viser, at man satser på bilerne i fremtiden, og det mener vi er forkert.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Den ene bemærkning skal være til hr. J. K. Hansen, og noget af det, der siges her, har selvfølgelig karakter af repetition. Problemet er, at beslutningen er blevet truffet, inden der har været en diskussion i den såkaldt brede befolkning. Jeg er helt opmærksom på, at Socialdemokratiet har diskuteret inden for deres rammer, men vi ved jo også godt, at de politiske partiers medlemsantal er ganske svagt, og at vi som politiske partier også har en slags ansvar for det politiske liv her i Danmark. Det er altså ikke kun et spørgsmål om, hvad der foregår i vores partiforeninger; det er den brede, almene politiske diskussion, som vi har et stort ansvar for bliver af en ordentlig kvalitet. Det bliver den ikke, hvis beslutningerne allerede er truffet. Det er ikke et spørgsmål om at lægge det frem, men når de reelle beslutninger er truffet, inden der har været en diskussion, så lever vi ikke op til det ansvar.

Min anden bemærkning skal være til hr. Aagaard, som siger, at byggeriet også er for fremtiden. Jeg må tolke den bemærkning sådan, at hr. Aagaard regner med, at der skal 55.000 biler, eller hvor meget det nu er, hen over Øresund, og så siger jeg bare, at så bliver København ikke til at leve i; det er helt udelukket, at man kan leve i København, hvis vi får den form for bilisme. Og det siger jeg slet ikke ideologisk, det siger jeg faktisk rent miljømæssigt, og det kan dokumenteres. Man kan simpelt hen ikke klare en bilforurening af den størrelsesorden. Det har ikke noget at gøre med at sige nej til privatbilismen, men det har noget at gøre med, at den privatbilisme, vi skal have, skal indordnes under nogle hensyn, den ikke hidtil har været indordnet under, herunder helt principielt hensynet til trafikdrab og -kvæstelser, hvor det er helt utroligt, at vi stadig væk accepterer 700 dræbte om året, bare fordi vi skal køre i et eller andet tåbeligt tempo. Det er jo imidlertid ikke til diskussion her, men det skal også indordnes under noget, der bliver miljømæssigt acceptabelt, og det kan det aldrig komme til med den satsning, og derfor er jeg enig med hr. Tommy Dinesen i, at man begrænser den kollektive trafik og man skaber mulighed for en vækst i den private biltrafik, og det er netop det, der er forkert.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

En replik mere om den offentlige debat. Må jeg erindre om, at Folketinget i januar i fjor på mit partis foranledning havde en forespørgselsdebat om en fast forbindelse over Øresund. Den sluttede med en dagsorden, hvor et flertal i Folketinget bemyndigede regeringen til at fortsætte og færdiggøre disse forhandlinger med den svenske regering. I april i fjor vedtog den socialdemokratiske hovedbestyrelse en beslutning om fast forbindelse til både tog og biler over Øresund. Hver gang det har været fremme i den svenske debat, har danske aviser og tv og radio oplyst om det. Man kan jo ikke tvinge folk til at diskutere, men at der ikke er blevet givet underretning, at det ikke har været rejst og debatteret og er blevet vedtaget, det passer altså ikke.

Så til diskussionen om bilerne. Jeg mener ikke, at denne lejlighed er rigtig til at begynde at diskutere bilers berettigelse eller ej. Jeg vil gerne gentage noget, jeg har sagt, for jeg er en lille smule stolt over, at jeg for en gangs skyld har sagt noget rigtigt meget kort – det er jo ikke altid min styrke – nemlig: Hvad er en bro? En bro er ikke andet end et stykke motorvej, der er sat på piller. Man ville jo aldrig drømme om at standse en motorvej i Ringsted og ikke lade den fortsætte til Korsør, bare fordi man kan lægge den på landjorden. Den omstændighed, at der tilfældigvis er et stykke vand imellem, giver da ikke nogen som helst rimelighed i at standse bilerne, bare fordi motorvejen her skal bæres oppe af nogle piller. Vi har jo også dele af motorveje på landjorden hen over jernbanetraceer, som holdes op af nogle piller på landjorden. Derfor hører den diskussion slet ikke til her. Det er en bro, men de facto er det et stykke motorvej, der forlænges. Det er en forbindelse mellem motorveje på hver sin side af Øresund. Det er, hvad der er tale om.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg vil gerne sige til hr. Arne Melchior, at jeg ikke tror, der er nogen, der har beskyldt hr. Arne Melchior for at undlade at tale om broer. Man kan somme tider synes, at hr. Arne Melchior altid taler om broer.

Men det, der er vigtigt i spørgsmålet om offentlighedens adgang og muligheder for at debattere, er spørgsmålet om alternativer, og dette spørgsmål kan også rettes til forligspartierne i dag: Vil man lade udarbejde et alternativ med en boret tunnel? Nu er hele behandlingen jo udsat, fordi vi skal have god tid, har jeg forstået, men skulle vi så ikke have god tid til, at der kom et alternativ på bordet? Hvorfor spiller hr. J. K. Hansen og hr. Arne Melchior ikke ud med det og siger: Befolkningen har krav på, at få mulighed for også at sætte sig ind i en boret tunnel som alternativ? Det har jeg ikke hørt endnu, men jeg vil da gerne have en melding herom i løbet af debatten. Vi har nogle måneder til det, så lad os da tage den tid, og lad os få en lidt mere fair måde at føre debat på.

Hr. Aagaards udtalelser forskrækker mig, for jeg troede, vi var kommet ud over det gamle spøgelse med for og imod biler, fordi vi vidste, at fremtiden handler om en trafikpolitik, der satser på kollektiv trafik, på gods på skinner og på mindre biltrafik i de store byer, men jeg hører på hr. Aagaard, at det næsten er den modsatte dagsorden.

Hr. Aagaard sagde, at vi skal bygge for fremtiden. Ja, jeg skal sandelig love for, der bygges for fremtiden. Man bygger en bro med en kapacitet på 55.000 biler i døgnet, og siden vi sidst drøftede det, er antallet af biler, der kører over pr. døgn, steget fra 8.500 – men dengang var der heller ikke ret mange, der troede på, at det blev så lidt – til 11.800. Derfor er det, jeg spørger hr. Aagaard: Hvor ender vi henne? Betyder dette at bygge for fremtiden 55.000 biler? Er det det, der er De Konservatives ønskedrøm? For så sker der jo noget på forureningssiden, som er ganske meget modsat det, Socialdemokraterne hævder.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Ingen debat i den såkaldt brede befolkning, siger fru Lone Dybkjær – jeg ved ikke, hvor fru en er blevet af nu, men det påstod hun for et øjeblik siden. Kunne vi da ikke få at vide, hvad det egentlig er, man mener med en debat ude i den brede befolkning. Vi er nogle stykker her, som har forsøgt på at fortælle, i hvor lang tid vi egentlig har været ude med disse spørgsmål. Vi har diskuteret dem igennem flere år, og der har været arrangeret møder af den ene og den an-

[J. K. Hansen]

den. Fællesorganisationerne i København og på Malmøsidens har diskuteret dem, og det er da også muligt, at der har været nogle fra hr. Tommy Dinesens parti med ved et sådant møde. Jeg ved ikke, om der var nogen radikale med – det tør jeg da ikke påstå her i dag. Men hvad er det, man mener med en debat i den såkaldt brede befolkning? Det ville nu egentlig være rart at få det belyst her fra denne talerstol.

Det, man forestiller sig, er åbenbart, at der nu skulle fremsættes et forslag her i Folketinget, og så skulle vi debattere og diskutere disse spørgsmål. Jamen det er jo da det, vi er i gang med nu; vi debatterer en anlægslov i dag om en fast forbindelse over Øresund.

Endelig kan jeg forstå på fru Lone Dybkjær, at i det ene øjeblik skal vi altså absolut diskutere spørgsmålet voldsomt her i Folketinget, det næste gør det knap så meget, at fru Lone Dybkjær diskuterer det uden for disse fire vægge.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg skal gøre den sidste taler opmærksom på, at der ikke findes nogen bestemmelse i forretningsordenen, som giver lov til at bruge udtrykket »fruen« i tiltale til andre medlemmer. Det hedder »fru Lone Dybkjær« i dette tilfælde.

(Kort bemærkning).

Glønborg (KRF):

Når hr. Arne Melchior udtrykker sig så sorgløst, som han gør, med sin definition på en bro og smækker en motorvej på piller over Øresund, er jeg alvorligt bange for, at hr. Arne Melchior har glemt det ansvar, vi sidder med i Danmark som vogtere af ind- og udflydende vand fra et særdeles belastet indhav, nemlig Østersøen. Vi har været nervøse nok for resultatet af Storebælt og må måske så konstatere, at Storebæltsbroen kommer til at genere Østersøens vandudskiftning lidt, og så kommer det, vi nu skal lave på Øresund, også til at genere lidt. Det kan meget nemt føre til det bitre resultat, at lidt plus lidt bliver lige bestemt for meget for Østersøen.

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Det er utroligt, at fru Lone Dybkjær og hr. Gade kunne opfatte mine udtalelser før derhen, at jeg skulle ønske at bygge den motorvej til

55.000 biler; det er den kapacitet, der er indregnet. Det, jeg sagde, var, at de prognoser, der er for øjeblikket, bygger på 10.000-11.000. Men broen står først færdig om 8, 10, 12 år, hvem ved? Og det ville da være fuldstændig forkert, om vi ikke tog udviklingen med ind i vurderingen af projektet. Derfor føler jeg, at det projekt, der her er skitseret, virkelig er fornuftigt set i lyset af behovet fra både privatbilismen, lastbilerne og den kollektive trafik. Der er aldrig nogen sinde tidligere i danmarkshistorien investeret så store beløb til styrkelse af den kollektive trafik, som det sker netop i disse år, og jeg føler mig da overbevist om, at de styrkede muligheder, den kollektive trafik får både med de svenske snabtbog og vore egne højhastighedstog, vil give en opblomstring af den kollektive trafik, den dag broen er en realitet. Så lad os nu ikke fortabe os i diskussionen for eller imod, men samarbejde om at få dette projekt gennemført på en fornuftig og fremadrettet måde.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg giver ordet til hr. Tommy Dinesen for en afsluttende kort bemærkning i denne omgang.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg må konstatere, at der er forskel på SF's og andre partiers opfattelse af demokrati; andet kan jeg ikke gøre.

Det er da rigtigt, at vi i SF allerede for 3 år siden har vedtaget, at vi skulle have en boretogtunnel, men derfor mener vi da ikke, at hele Danmarks befolkning var klar over det. Og den omstændighed, at vore 8.000-9.000 medlemmer ved det, er ikke ensbetydende med, at alle vore vælgere ved det. Det er derfor, at vi mener, at man skulle have lavet det omvendt, altså først haft diskussionen her.

I øvrigt vidste jeg godt, at hr. Arne Melchior ville komme med den sædvanlige historie om, at en bro bare er en vej på piller. Det har jeg tænkt meget over, for nu har jeg hørt den så mange gange, og jeg har tænkt på, om CD nu har skiftet politik, for der er en væsentlig forskel, når den bro nu er en vej, nemlig at man skal betale for at komme over den. Betyder det, at CD i fremtiden vil have, at man skal betale for at køre på vejene?

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Vi går videre i ordførerrækken. Der er mulighed for korte bemærkninger senere.

Ole Donner (FP):

Jeg skal indlede med at sige, at Fremskridtspartiet er positivt over for en privatfinansieret Øresundsforbindelse. Fremskridtspartiet er også positivt indstillet over for at lave en statsfinansieret Øresundsforbindelse, hvis det ved en folkeafstemning var bestemt, at det var det, der var ønsket i befolkningen.

Ingen af delene er tilfældet med det lovforslag, der foreligger her, og som følge deraf er vi modstandere af lovforslaget.

Her er der altså en række partier, der har indgået en aftale. Det har de har meget travlt med, for der er nogle for dem enkelte småting, de ikke har haft tid til at tage i betragtning, nemlig sådan noget som miljø, demokrati og økonomi. Men miljøet klarer man ved, at man siger: Vi sætter en grænse på 55 dB, og så afsætter vi 300 mio. kr. ekstra, så er det klaret. Og så er jeg glad for, at hr. J.K. Hansen i dag har sagt, at når vi nu har vedtaget det her, kører vi ud i terrænet og ser, hvad det er, vi har ødelagt. Så er vi da kommet et stykke.

Demokratiet er også klaret. Socialdemokratiet og regeringen er enige, så er det færdigt. Hr. J.K. Hansen siger, at det har været diskuteret i årevis, og dertil må jeg sige, at det er selvfølgelig rigtigt. Men de mennesker i Danmark, der vil have indflydelse på, hvad der sker på Femernforbindelsen, skal skynde sig, for det varer ikke længe, før man finder en uge i kalenderen – det behøver man ikke engang, et par dage – så aftaler regeringen og Socialdemokratiet også det. Økonomien har man slet ikke haft tid til at se på. Den skal også undersøges lidt senere. Man har nu sat nogle milliarder på, og så må man se, hvordan man kommer frem til det endelige resultat.

Men så kommer det kritisable: Det er det, der er nævnt i lovforslaget om selve organisationen. Der gør man noget, der er så smart, at jeg ikke ved, hvilken paragraf i straffeloven man normalt ville anvende, hvis det var privatpersoner, der gjorde det. Man siger nemlig: Vi opretter et tomt holdingselskab, vi sætter aktiekapitalen til 355 mio. kr.; det berigtiger vi ved at indskyde statens aktier i A/S Storebæltsforbindelsen.

Man siger ikke, som man gjorde ved Girobanken, at disse aktier skal vurderes af statsautoriserede revisorer for at se, om de opfylder de krav, der stilles for at lave et sådant selskab. Nej, man konstaterer, at det er betalingen, og den er altså på 355 mio. kr. på papiret. Jeg ved ikke præcist, hvor mange milliarder kroner A/S Storebæltsforbindelsen skylder væk i øjeblikket, men jeg vil tro, at den indre værdi af disse aktier ikke svarer til det papir, de er trykt på.

O.k., så har man et tomt holdingselskab uden penge. Det går ud og låner 5 mio. kr.; dem skyder man ind i et nyt selskab, der hedder A/S Øresundsforbindelsen. Her er der tale om et regulært aktieselskab med 5 mio. kr. i danske menneskepenge, som godt nok er lånt på nogle værdiløse aktier, men det har ikke noget med dette at gøre. Dette selskab går nu i kompagniskab med det svenske og låner så til anlægsinvestering – så vidt, så godt.

Hvis det her skete ude i det private, er jeg helt sikker på, at de mennesker ville komme til at stå til ansvar, og jeg vil tro, at hvis det går sådan, som jeg tror, vil den rapport, der kommer ud af det her, være mere spændende læsning end den revisionsrapport, der er kommet fra Nordisk Fjerfabrik A/S.

Arne Melchior (CD):

Jeg må jo se, om jeg kan få afleveret min ordførertale, inden hr. Ole Donner kommer efter mig med straffeloven – det var dog eine grausame Salbe.

Hr. Gade meddelte, at han synes, at jeg altid taler om broer. Javel, men det er da rart, at man har lidt gennemslagskraft. Jeg må nu sige, at hr. Gade lidt for ofte må have vat i ørerne, hvis han aldrig skulle have hørt mig tale om forsvar eller om udenrigspolitik eller om regeringsdannelser eller om skolepolitik og mange andre ting. Men det kan da godt være, at jeg i det hele taget taler ret meget. Men o.k., dér overholder jeg talletiderne ligesom hr. Gade.

O.k., CD hilser med begejstring, men ikke, som hr. Glønborg tror, med sorgløshed, at der bliver en fast forbindelse over Øresund.

En mand har engang sagt, at menneskene bygger for mange mure og for få broer. Det er fuldstændig rigtigt, at mit parti bekender sig til – jeg tror, hr. J. K. Hansen var inde på det i sin ordførertale – at overalt, hvor det er teknisk og

[Arne Melchior]

miljømæssigt muligt og økonomisk bærbart, skal man selvfølgelig have den bedst mulige infrastruktur. Det er godt for beskæftigelsen og andre aktiviteter. Det er godt for handel og omsætning, for kultur og underholdning, for valutaindtjening, for mellempåvirket kulturelt og socialt samvær. Hurra for det! Og når man så har besluttet sig til det, skal man selvfølgelig gøre det på den mest hensigtsmæssige måde.

Så kommer nogen og taler om 55.000 biler i døgnet. Jamen det er jo et teoretisk tal. Det forudsætter, at der er fuldt tryk på i begge retninger 24 timer i døgnet. I øvrigt har vi strækninger i Danmark, i hvert fald én på Helsingørmotorvejen, hvor der faktisk kører noget i retning af 50.000 biler i årsdøgns trafik. Sjovt nok når de søreme deres mål til syvende og sidst alligevel, og der er vist ingen, der ønsker, at den vej ikke skulle have været bygget.

Jeg kender kun til, at man i det ganske land dér, hvor motorvejene endnu ikke er færdige, har råbt på og krævet: So ein Ding wollen wir auch haben, efter at man har iagttaget, hvordan det har virket i de egne af landet og i de landsdele, hvor det allerede findes. Så det er ikke, fordi folket ikke ønsker sig disse gode veje.

Jeg kan forsikre hr. Glønborg om, at jeg ikke ser mindre sorgløst på miljøspørgsmål end han og den miljøminister, han sidder og taler med i øjeblikket. Vi tager det nøjagtigt lige så alvorligt. Til forskel er der måske det, at jeg virkelig kender ret meget til havets materialevandring, til kystsikringsproblemer og den slags ting gennem mange år, og derfor ved jeg, at de miljøpåvirkninger, der bliver her, er små marginaler i forhold til de miljømæssige ændringer, som naturen, strøm, vind og vandtemperaturer, fører med sig alligevel år for år og periode for periode.

Jeg skal bruge de sidste minutter til at omtale et par detaljer, men den ene er meget væsentlig.

Den ene er, at der både i lovforslaget og i bemærkningerne står noget om, at dette selskab skal forestå opførelsen. Jeg synes, at ordet »forestå« i denne sammenhæng er noget tvivlsomt, og det vil vi fritte lidt om under udvalgsbehandlingen.

CD står naturligvis ved aftalen, for det er ikke kun Socialdemokratiet og regeringspartierne, men også CD. Og det er nok for ganske store kredse – måske også nogle af dem, der ikke stemmer på CD – en tilfredsstillende at vide, at

vi er med i dette selskab. Vi står ved disse aftaler, men der er spørgsmål, vi gerne vil have lov til at fritte om, bl.a. den linjeføring, som toget skal have ude ved Københavns Lufthavn. Den mener jeg er helt uhensigtsmæssigt tilrettelagt. Og jeg føler ikke, at aftalens ord om den er mere stramme, end at det må være noget, der kan undersøges.

Jeg har i øvrigt ikke tid til på dette tidspunkt at gå i dybden med det, men jeg vil bare have det anmeldt, ligesom jeg forventer, at der bliver tilrettelagt et udvalgsarbejde af en ret stor intensitet, især når det angår sommerperioden, således at der både for aftalepartnere og for de partier, der står uden for aftale, bliver mulighed for at stille alle relevante spørgsmål, og at vi får tid til at modtage alle relevante delegationer og deputationer fra offentligheden, således at det, når vi endelig vedtager denne lovgivning – hvad vi selvfølgelig gør senere på året – er så godt oplyst, som det nu engang er menneskeligt muligt.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Foranlediget af de tyske udtryk, hr. Arne Melchior brugte, skal jeg gøre opmærksom på, at der intet står i forretningsordenen om, at man ikke må bruge et par udenlandske udtryk. Det er dog en fordel at udtrykke sig på dansk – vil formanden dog tilføje.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg kan indlede med at berolige hr. Arne Melchior med, at ingen vil komme efter hr. Arne Melchior med straffeloven og dens bestemmelser. Jeg sagde udtrykkeligt, at jeg ikke var klar over, hvilken paragraf systemet ville anvende over for privatpersoner, der opførte sig sådan.

Jeg er sikker på, hr. Arne Melchior, at så længe der er et stort flertal i Folketinget for denne lovgivning, er der også et stort flertal for ikke at ophæve disse medlemmers immunitet. Så derfor behøver hr. Arne Melchior ikke at være bange for, at der sker ham noget.

Men den selskabskonstruktion, der finder sted her, svarer til, at en mand sætter 80.000 kr. ind på en bankkonto og laver anpartsselskab nr. 1. Så opretter han anpartsselskab nr. 2 ved at indskyde selskabsaktierne fra nr. 1. Så laver han nr. 3 med nr. 2's aktier eller anparter. Så-

[Ole Donner]

dan vil man kunne fortsætte en uendelig række af dette, og det er en fiktionsteori, som der tidligere i Danmark er faldet dom for at man ikke må.

Endelig skal jeg lige knytte en enkelt bemærkning til det, der tidligere er blevet sat spørgsmålstegn ved, nemlig: Hvad er demokrati? Hvad er det for en debat, der skulle være?

Det er, hr. J. K. Hansen, alt det, der er sket til nu, og det sidste skridt er en folkeafstemning. Der foreligger altså et vidt spektrum, som man kan henvise til.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg er hverken den første eller den hundredeogsyttende, som fra talerstolen har benyttet internationalt kendte udtryk på ikkedansk. I øvrigt er jeg enig i, at det er dejligt at udtrykke sig på dansk.

Må jeg sige til hr. Ole Donner, at jeg ikke ønsker at være beskyttet af nogen immunitetsparagraf; den tager slet ikke sigte på den slags ting. Immunitetsparagraffen i grundloven tager faktisk kun sigte på ytringsfriheden for folketingsmedlemmer og ikke på, at folketingsmedlemmer kan tillade sig lovovertrædelser eller fiduser eller ting, som er i strid med orden og moral i privatlivet.

Det er muligt, at hr. Ole Donner kender meget til fiduser med anpartsselskaber. Jeg har aldrig haft en anpart i noget selskab. Jeg har under forhandlingerne direkte spurgt til denne konstruktion, om indskuddet i det nye selskab, og har af førende finansfolk fået bekræftet, at dette er en lovlig, en rimelig, en økonomisk fornuftig måde at bære sig ad på. Så det her med at komme med straffeloven og immunitet og med, at hvis jeg ikke var beskyttet af den, så skulle man nok komme efter mig og putte mig i kachotten, det er vild fantasi hos hr. Ole Donner.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jamen hr. Arne Melchior, lad nu være med at blive nervøs! Hr. Arne Melchior er jo ikke tiltalt eller sigtet eller noget i den retning. Men jeg vil gerne gøre opmærksom på, at immuniteten også går på, at hvis den offentlige anklager fandt ud af, at nogle medlemmer af Folketinget havde lavet noget, der var ulovligt, skulle man

have Folketingets samtykke for at slæbe dem for retten. Det var dét, jeg henviste til, men jeg sagde udtrykkeligt, at hr. Arne Melchior kunne være heldt tryk.

Så siger hr. Arne Melchior, at han har førende finansfolks ord for, at den konstruktion, der her er tale om, er rigtig. Jamen det er jeg da enig i, hr. Arne Melchior, altså hvis de aktier var nogle penge værd, men de er nul værd. Og måske hr. Arne Melchior lagde mærke til, at der i det for nylig behandlede lovforslag om GiroBank stod, at statsautoriserede revisorer skulle værdiansætte de 1.600 mio. kr., der skulle skydes ind i A/S GiroBank. Det har man omhyggeligt undladt ved dette lovforslag – vel vidende, at nogle med bare en lille smule indsigt i økonomi med det samme ville sige: De papirer er intet værd.

Og med hensyn til, hvad jeg kender til fidusaktieselskaber eller -anpartsselskaber – jeg er da ked af, hvis hr. Arne Melchior slet ikke kender noget til det – så har jeg læst nogle aviser, og derfra har jeg fået en viden, og jeg har så selv undersøgt det yderligere.

(Kort bemærkning).

Glønborg (KRF):

Jeg vil bare udtrykke min glæde over, at hr. Arne Melchior i sit hovedindlæg erkender, at en eventuel bro over Øresund kan komme til at skade miljøet, selv om hr. Arne Melchior naturligvis vurderer det som meget, meget lidt. Men det var jo netop det, jeg sagde: Lidt i Storebælt plus lidt i Øresund kan gå hen og blive for meget for Østersøen, og derfor er der grund til at tænke sig alvorligt om.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Nu skal hr. Glønborg ikke overfortolke, hvad han kaldte min indrømmelse. Det er da fuldstændig rigtigt, at det meste af menneskers færd på Jorden har en indvirkning på miljøet, men det, hr. Glønborg skulle hæfte sig ved, var, at jeg sagde, at det er så marginalt – jeg tror nok, det er et brugeligt ord på dansk, apropos den tidligere diskussion – i forhold til de som regel uforudselige ændringer, der sker hvert eneste år, at det ikke på nogen måde kan være en hindring for at opføre dette bygningsværk.

[Arne Melchior]

Men i øvrigt kan hr. Glønborg og jeg givetvis blive enige om vigtigheden af at vogte miljøet, det har CD altid været med til at understrege. Og om jeg ser på det i den ene eller den anden egenskab eller kapacitet, er jeg helt enig i, at hvad vi end foretager os i by og på land, til vands og i luften, skal vi tage de mest vidtgående miljøsyn, som overhovedet tænkes kan. Men mennesket selv er altså også en del af naturen og en del af miljøet, og der skal også være plads til menneskets udfoldelsesmuligheder.

Lone Dybkjær (RV):

Jamen jeg kan jo som vanligt tage udgangspunkt i den sidste ordførertale, nemlig hr. Arne Melchior, og så sige, at hr. Arne Melchior siger, at det, der sker her, er helt marginalt. Det kan man godt have som forudsætning – jeg er ikke enig, men lad os bare tage det som forudsætning et kort øjeblik – men så er der i hvert fald én ting i vejen med alle de marginaler: De går alle sammen i den gale retning, og det er sådan set det, der er klodens problem, at alt, hvad vi foretager os, går i den gale retning. Jeg vil såmænd godt sige, at det nok er marginalt i forhold til trafikken i øvrigt i Danmark, men det forhindrer jo ikke, at vi bliver ved med at øge trafikken.

Det er også marginalt, når vi som beskrevet i næste lovforslag ifølge finansministeren skal bygge, jeg ved ikke hvor mange motorveje i Jylland. Det hele går bare ad – et eller andet til, som jeg vistnok ikke må have lov at sige heroppefra. Det er sådan set det, der er problemet, og det er det, hr. Arne Melchior aldrig nogen sinde har forstået. Man kan sige, at hvis hr. Arne Melchior ikke havde taget den smule hensyn, eller at regeringen og Socialdemokratiet ikke havde taget den smule hensyn, var det gået endnu værre, det er jeg sådan set enig i.

Problemet er bare, at det er slem nok i forvejen. Og det er derfor, vi har problemer med disse projekter. Jeg kan ikke fatte, at man overhovedet kan gå ind på den tanke, at vi skal være 15 milliarder mennesker på denne jordklode, og så forestille sig, at vi skal ræse rundt i biler – det er dybt godnat, det kan aldrig lade sig gøre – og samtidig skabe en menneskeværdig tilværelse, det kan man simpelt hen sidde og regne på.

Det er den ene side af det, den anden side er – og så skal jeg komme til min ordførertale – at dette projekt er økonomisk uacceptabelt. Jeg

undrer mig såmænd ikke så meget over det, for man behøver ikke undre sig over så meget i dette Folketing, men jeg er nødt til at sige, at her er der tale om en investering, hvor man allerede på forhånd har accepteret, at den interne forrentning er værre end noget andet, lavere end på nogen andre projekter. Det er så én side af sagen. Men når først broen og jernbaneforbindelsen står der, er der ingen, der skal fortælle mig, at man ikke prøver på at gøre det mere økonomisk acceptabelt, sådan har det altid været. Så er det bare, jeg siger, at når det sker, går det ud over miljøet. Det er jo det, der vil ske, for hvordan kan det gøres økonomisk mere acceptabelt? Ved at drøne nogle flere privatbiler over, og det er naturligvis også derfor, man projekterer med en kapacitet på 55.000, det er, fordi man skal have dette til at blive økonomisk mere rentabelt på et eller andet tidspunkt. Det er det jo ikke på nuværende tidspunkt.

Lad os så opdele de miljømæssige problemer i blot to afsnit. Jeg skal slet ikke komme ind på sæler eller noget i den retning. Jeg vil bare se på bilforureningen, luftforureningen og på vandgennemstrømningen. Vandgennemstrømningen er i øjeblikket et problem. Østersøen er så belastet, at der ikke er råd til marginaler. Og man må dog kunne bede nogle af de mennesker, der taler så meget om miljøet, om at gå ud i naturen og så se på det. Jeg ved godt, at hr. Arne Melchior er formand for Turistrådet. Det var en af de få ting, hr. Arne Melchior ikke nævnte, turismen. Hvis hr. Arne Melchior gik ud og studerede dette her lidt mere end på overfladen med alle de lyse bøgetræer, der er ved at springe ud, ville hr. Arne Melchior konstatere, at det faktisk står temmelig skidt til med miljøet i Danmark en lang række steder. Men det står hundrede gange værre til, hvis man tager over til nogle af Østersølandene.

I forbindelse med Østersøen er noget af det, der er fuldstændig afgørende, altså gennemstrømningen, og det er her, vi har et problem. Det har også vist sig, at vi har problemer f.eks. i forbindelse med Storebælt. Man kunne måske prøve at se på, hvordan Storebælt udviklede sig, inden man traf disse dramatiske beslutninger. Vi har altså nogle problemer med gennemstrømningen, og en marginal forværring vil ødelægge Østersøen. Vi vil simpelt hen ikke kunne reparere på det. Lad os bare konstatere helt ærligt, at vi laver Østersøen om til en brak-

[Lone Dybkjær]

vandsø. Det er ærlig snak. Men lad være med at komme med alt det pladder om, at man vil have et godt miljø, for det lader sig ikke gøre.

Så er der luftforureningen. Den vil vise sig at blive katastrofal, hvis der skal være økonomi i projektet. Jeg indrømmer gerne, at det næppe er hr. Arne Melchior og mig, det kommer til at gå ud over, det er kun vores børn, og dem har vi jo i forvejen ikke tilgodeset ret meget. Jo, nok vores egne børn, dem tager vi i allerhøjeste grad hensyn til, det havde ikke noget personligt at gøre med vores børn, hr. Arne Melchior, men det har noget at gøre med, at vi som generation faktisk ikke har tilgodeset de kommende generationer særlig meget, det kan man dokumentere. Det er der jo også nogen der holder lyriske taler om ved passende lejligheder, og bare det er taler, der er fjernet fuldstændig fra de konkrete beslutninger, skal de nok gå rent ind. Det er den forurening, der vil komme, der bliver problemet.

Til slut skal jeg blot sige, at herinde tror jeg ikke meget på at noget kan forandres. Nu er der ganske vist et antal tilhørere her i dag, og det, man kunne håbe på, var, at nogle af de mennesker, der overværer denne debat, måske kunne prøve på at øve indflydelse på nogle af de partier, der kunne rokkes i denne sag. Men som jeg tidligere har sagt, har jeg ikke meget håb om, at nogen kan påvirkes; CD overhovedet ikke, og K og V har jeg ærlig talt heller ikke meget håb om at man kan påvirke. Men man kunne dog forsøge med Socialdemokratiet, de har dog tidligere lejlighedsvis kunnet ændre en lille smule på deres opfattelse af tingene, hvis folk gav tilstrækkeligt udtryk for, at de syntes, at det var en forkert beslutning.

(Kort bemærkning).

Løvig Simonsen (S):

Jeg hæftede mig ved, at fru Lone Dybkjær i sin indledning gjorde opmærksom på, at man ikke kunne forestille sig 15 milliarder mennesker køre rundt i biler. Nej, det er der heller ingen fare for, for det har de slet ikke råd til. Så det er en helt anden diskussion, som hører til et andet sted.

Men det, vi kan tage fat i, er selvfølgelig de to områder, som fru Lone Dybkjær nævnte med hensyn til det miljømæssige, bl.a. Østersøen. Og dér erindrer jeg i hvert tilfælde, at fru Lone Dybkjær for et års tid siden knap og nap vel var

til et møde i Sverige, hvor man gjorde opmærksom på, at der skulle laves en aktionsplan for Østersøen. Det var faktisk dér, man lagde grunden til den handlingsplan, som nu skal udarbejdes til forbedring af Østersøen. Og det har ikke noget at gøre med den forbindelse, som ikke engang er bygget endnu.

Så kan man sige, at det vil berøre og påvirke Østersøen, hvad også miljørapporten klart siger. Man kan diskutere, om det er lidt eller meget, men det er i hvert fald, som også hr. Glønborg er inde på, for meget. Det er klart, at der sker nogle påvirkninger, det er også bevist og påvist ved miljøundersøgelsen, og det tages der højde for bl.a. ved kompenserende afgravninger. Det har så indvirkning på nærmiljøet, men man må jo vælge. Og jeg er ikke sikker på, at fru Lone Dybkjær eller andre her i dag kan sige helt klart og tydeligt, om den påvirkning, der sker ved en fast forbindelse, er af en sådan art, at der skal ske en kompenserende afgravning, og hvor stor denne skal være. Jeg tør i hvert fald ikke sige det, og derfor vil jeg gerne vente på de afgørende undersøgelser, også hvad angår ilt-mangelen i Østersøen.

Når det drejer sig om luftforureningen i København og i hovedstadsområdet, må jeg henviser til den dagsorden, vi vedtog den 16. marts 1991, hvor vi klargjorde, at vi ønskede, at der skulle ske en luftforbedring. Det holder vi fast ved, og så er der ingen grund til at komme med nogle skræmmebilleder om 55.000 eller 33.000 biler. Jeg kan også gøre opmærksom på, at Information den 8. maj havde en artikel, hvor man fastslog, at en sådan forbindelse vil bevirke en 30-35 pct.s reduktion under forudsætning af, at vi holdt fast ved denne løsning, altså med hensyn til betalingen, og det gør vi jo. Det er det, der er forudsætningen for, at disse ting skal lykkes, og det synes jeg man skal tage med, når man skal være fair i den behandling, man giver lovforslaget her i dag.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Jeg synes, det er vigtigt at vedtage planer. Jeg er enig med hr. Løvig Simonsen i, at det skal gøres. Men det er nok så vigtigt at følge dem op. Og så er det nok så vigtigt, at man ikke samtidig vedtager ting, der går i den stik modsatte retning.

[Lone Dybkjær]

Det er rigtigt, at der er lavet en aktionsplan for Østersøen, men det er ikke lige præcis det problem, vi taler om her. Her taler vi om, at vi i kraft af denne forbindelse plus en kommende Femernforbindelse plus Storebælt marginalt vil forværre miljøet i Østersøen. Det mener jeg at vi vil, og det er netop det, der er til diskussion her.

Hvad angår luftforbedring og iltforbedring: Det er ikke nok at sige, at vi vil have luftforbedring. Hvis alle de biler skal piske over, bliver forureningen forværret.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg synes, hr. Løvig Simonsen sagde noget meget klogt, nemlig at det var et spørgsmål om, at man skulle vælge. Det, jeg bare ikke forstår, er, at Socialdemokratiet vil bede os om at vælge imellem noget, man på forhånd ved er dårlige løsninger.

Jeg skal gerne her fra talerstolen tilstå, at jeg ikke ved, hvordan man bedst skal reparere på den miljødelæggelse, som Socialdemokratiet, regeringen og CD nu har i sinde at gennemføre.

Der er flere muligheder. Der er muligheden for at rode op i kviksølvdepotet uden for Københavns Havn, for det spreder sig. Der er muligheden for at uddybe sejrenden. Men problemet er, at Socialdemokratiet med åbne øjne lader være med at bringe sig selv i den situation, at man kunne vælge den miljørigtige løsning, nemlig en boret tunnel. Men det kan være, jeg skal forstå meldingen således, at Socialdemokratiet er villig til at bede regeringen om at bruge tre måneder til at få bragt en boret jernbanetunnel på banen igen; vi har jo månederne foran os.

(Kort bemærkning).

Løvig Simonsen (S):

Jeg vil gerne vende tilbage til spørgsmålet om Østersøkonventionen, som vi bl.a. var med til at stramme op og binde sammen på et forslag fra hr. Gade, og det gjorde vi for at forpligte de andre Østersølande.

Et af de problemer, som vi konstaterede dengang, som vi hele tiden har kendt, og som ikke mindst fru Lone Dybkjær har kendt, var spørgsmålet om ilttilstanden i Østersøen. Og den ilttilstand har så sandelig ikke noget at gøre

med den Østersøforbindelse, som vi skal bygge. Den er et resultat af, at generationer ikke har behandlet Østersøen ordentligt, og derfor er det helt indlysende, at for at forbedre ilt-situationen skal der bruges flere midler til at sørge for forureningsbekæmpelse, ikke mindst i det tidligere Østeuropa. Det er den vej, vi skal gå.

Jeg vil gerne sige, at vi har spillet med åbne kort hele tiden, også over for hr. Gade, og sagt, at vi har valgt disse muligheder, men vi har ikke taget stilling til, hvad vi vil gøre for at minimere skaderne; vi vil først have nogle flere oplysninger frem.

Så kan hr. Gade sige, at vi har truffet det valg. Jamen det har vi da. Det vedkender vi os, og det er bl.a. derfor, vi har denne debat i dag. Men jeg kan ikke lade være med at sige, at de erfaringer, vi har fået fra Storebælt – hvis man ellers kan tillægge rapporten om miljø og Storebælt værdi – faktisk viser, at hvor man har haft skader på nærmiljøet, vil det retablere sig. Og jeg må sige, at jeg ikke har hørt, at nogen, heller ikke de grønne organisationer, skulle have bemærkninger desangående. Sammenlagt må jeg sige, at vi har et billede af, at vi ved at lave en forbindelse på den rette måde kan minimere påvirkningerne. Så bliver valget i sidste ende: Vil vi have det på den ene eller den anden måde? Og jeg vil sige, at hvis det drejer sig om en afgravning på 1,7 mio. kubikmeter i sejrenden for at bevare saltindholdet og dermed også mulighederne for, at torsk og andre fisk kan overleve, er det klart, at så er valget nemmere. Men jeg er ikke overbevist om, at det er 1,7 mio. kubikmeter, vi taler om; det afhænger af øens udformning, det afhænger af mange ting.

Det sidste, jeg synes man kunne tage med, når man nu så gerne vil harcelere over miljøet – det er ikke sådan, at jeg ikke udmærket forstår det – er, at man bør tilgodese de mange midler, der allerede er brugt for at sikre miljøet, for at sikre, at vi ikke får den store ødelæggelse. Det skal også komme anlægsloven til gode; debatten bliver mere velovervejet, når vi ser på de ting også, og det står vi gerne ved.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil gerne sige til hr. Løvig Simonsen, at vi har fået to forskellige breve i dag, et fra Danmarks Naturfredningsforening – det har vi fået i Trafikudvalget – og et fra Danmarks Fiskeri-

[Tommy Dinesen]

forening. I begge gøres opmærksom på, at det, der ligger, ikke er godt, slet ikke for Østersøen.

Jeg har godt set, at der er nogen, der har skrevet om det og lavet en rapport, der siger, at der ikke er sket noget i Storebælt. Det er på det nærmeste løgn, vil jeg sige. De, der fisker i Storebælt, kan ikke finde fisk i dag, det er simpelt hen tidsfordriv. Muslingerne er væk, fuglene er væk. Det er det, vi ved. Der er en mudderfane på godt og vel 36 km i Storebælt i dag, og det er det, man gør opmærksom på. Det er ikke for sjov, at fiskerne i Øresund vil kræve 120 mio. kr. i erstatning, det er ikke for sjov, at de påviser, hvor mange fiskearter der simpelt hen vil forsvinde. Om de så kommer tilbage, er svært at sige.

Men det, der sker her, er, at man først tager Storebælt, og så siger man, at 70 pct. af vandgennemstrømningen foregår dér – det går nok; 15 pct. foregår i Øresund – det går nok. Man har ikke lavet en samlet vurdering, og det er det, der er galt. Man har bygget, inden man kan se, hvilke skader der sker i fremtiden. Det er dér, problemet er. Jeg synes, man skøjter hen over det og siger, at det går nok.

Så forbavser det mig, at der stadig væk ikke er nogen, der har sagt, at den rigtige løsning er en boret tog tunnel. Man bliver ved med at komme med undskyldninger for at bygge det, man nu har vedtaget. Jeg tror ikke på hr. J. K. Hansen, som sagde noget om, at nu var muligheden der for at lave tingene om. Jeg tror ikke en døjt på, at der er noget, der bliver lavet om, selv om vi diskuterer det på nuværende tidspunkt, for man er bundet fast. Socialdemokraterne har fået 300 mio. kr., og så tænker de, at vi nok klarer lidt hist og her. Men det er bagefter, at skaderne sker, og det er derfor, det er den forkerte beslutning, man her har taget.

(Kort bemærkning).

Løvig Simonsen (S):

Jeg er nødt til at sige til hr. Tommy Dinesen, at hr. Tommy Dinesen er lidt galt afmarcheret, for det drejer sig ikke kun om 300 mio. kr., det er 300 mio. kr. yderligere. Fiskeriforeningen ønsker faktisk, at forbindelsen skal gå hen over Saltholm. Det har jeg dog ikke hørt SF udtrykke ønske om endnu. Og det er klart, at når vi går med til, at forbindelsen skal gå syd om Saltholm, er det bl.a., fordi vi ikke ønsker, at den skal gå over et fredet område. Jeg kan sige til hr.

Tommy Dinesen, at det koster ca. 1 mia. kr. Udgiften ved at grave jord og grave vejen ned i 6-7 meters dybde og samtidig sikre de 55 dB er i størrelsesordenen 200-300 mio. kr. Dertil kommer de yderligere 300 mio. kr., så kan vi begynde at lægge tallene sammen.

Dernæst vil jeg gerne sige, at vi har taget erfaringerne fra Storebælt – det tror jeg godt hr. Gade kan bekræfte, når han læser anlægsloven – både hvad angår graveteknik, gravetilladelser osv.; vi har helt klart lært noget dér. Jeg synes, at bl.a. miljøministeren her skal have en cadeau for, at man har været meget lydhør. Vi skal have de positive ting med, for hvis man ikke lytter til det, der bliver sagt, kan jeg godt forstå, at der kommer kritik.

Med hensyn til edderfuglene i Storebælt, som hr. Tommy Dinesen var inde på, kan jeg sige, at 25 pct. var tilbage i januar, 50 pct. i februar og endnu flere i marts måned. Og endelig, hverken hvad angår sild eller brunalger, er der konstateret nævneværdige ændringer på grund af anlægsaktiviteterne.

Endelig kan jeg citere fra side 4 i resumeet, hvor det siges:

»Som en foreløbig konklusion skal det imidlertid påpeges, at nulløsningen for fjernområdet opnås, samt at de påvirkninger, der kan konstateres i nærområdet på få biotoper efter de meget store marine arbejder, der er foretaget i 1990, er markante, men ikke af permanent karakter, således at nærområdet bortset fra den fysiske placering af selve anlægsdelen vil være reableret inden for ganske få år.«

Dette er ikke blevet modargumenteret fra hverken den ene eller den anden side, og det er også derfor, vi henholder os til det, når det drejer sig om Øresund.

Må jeg så sige til sidst, at vi havde jo aftalt, at det skulle være en nulløsning med hensyn til Østersøen; det er det, der fastholdes, og det er bl.a. det, der giver problemet med nærområdet.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Det er jo næsten ved at udvikle sig mere til en miljødebat end en debat om trafikproblemer. Vores miljøordfører har været heroppe for at redegøre for Kristeligt Folkepartis syn på det, så jeg vil holde mig til trafikken.

Jeg vil sige straks, at vi ikke kan stemme for lovforslaget, og det er nok ikke nogen overraskelse. Men der ligger nogle gode intentioner

[Inger Stilling Pedersen]

bag det at få en fast forbindelse over Øresund, og det er Kristeligt Folkeparti heller ikke imod. Det er vejbroen, vi har vendt os imod.

Der er gode intentioner i lovforslaget. Vi skal fremme det nordiske samarbejde; det har vi hørt meget lidt om i dag. Der ligger også det i det, at Københavnsområdet er meget forsømt, der er stor arbejdsløshed, og vi kommer i de følgende forslag ind på mange af de ting, der gør, at vi faktisk har brug for at styrke Københavnsområdet.

Mange af ordførerne beklager sig i andre sammenhænge over, at det øvrige land glemmer København. Man hører, hvor frygteligt det står til, og at man kan slet ikke klare sig herovre. Så prøver man at finde nogle løsninger til at skabe bedre forhold for København. Intentionerne har altså været gode nok, og det må være muligt at finde løsninger, som tilgodeser miljø og luft og alt, hvad vi ellers taler om.

Vi kunne også lade færgerne blive ved med at sejle, og vi kunne lave en tog tunnel. Kristeligt Folkeparti lægger uhyre stor vægt på togtrafikken, og det tror jeg også alle ordførerne, i hvert fald de trafikpolitiske ordførere, har gjort. I næsten alle de debatter, vi har haft, har man været enige om, at det er godt med togtrafik, vi skal have alt det tunge gods over på tog på de lange stræk. Men det er altså sådan, at man nok helst vil køre i sin egen bil på de korte stræk, men så må man fortsat sejle med færgen over. Man kan diskutere, om man skal det, men vi mener i hvert fald, det er vigtigt, at man også i en sådan debat får klarlagt nogle af årsagerne til, at man vil have denne forbindelse.

Jeg kommer fra Jylland, så jeg kan jo sige, at jeg ikke får meget gavn af en fast forbindelse. Når jeg interesserer mig for den, er det kun, fordi jeg godt kan forstå, at københavnernes føler, at de har store problemer. De har også store miljøproblemer, og derfor tror jeg også – det forventer jeg da – at de partier, der står bag dette forslag, vil gøre alt, hvad de kan, for at løse de miljøproblemer, der kommer. Og selv om vi ikke kan støtte lovforslaget, har vi da lov til at følge det meget nøje og være med til at sikre, at der bliver taget godt hensyn til miljøet, og at man får nogle fornuftige løsninger.

Vi kan godt bakke op om nogle af intentionerne, selv om vi altså som sagt ikke kan støtte lovforslaget.

Inge Dahl-Sørensen (V):

Øresundsforbindelsen kan give ny økonomisk og erhvervsmæssig vækst i hovedstadsregionen og især i Københavns Kommune. For hele Danmark betyder den, at vi knytter Norden tættere sammen. Et kraftcenter i København betyder tillige, at udviklingen i Europa både i vest og øst kan give bedre økonomi, flere arbejdspladser og flere og bedre boliger i hovedstaden, og det trænger vi sandelig til.

De lovforslag om Ørestad, kollektiv trafik og Københavns Havn, som skal behandles senere i dag, er en del af et samlet projekt, som under alle omstændigheder burde være gennemført, men Øresundsforbindelsen har været anledningen til også disse initiativer.

I disse dage har Socialdemokratiet på andre felter vist manglende evne og vilje til at indgå forlig. Men jeg vil benytte lejligheden til at takke Socialdemokratiet, fordi man trods betæneligheder hos de fodslæbende vælgere og miljøforeninger skød modet op i brystet og traf de nødvendige beslutninger om Øresundsforbindelsen. Jeg vil opfordre til, at man nu ikke taber pusten, men også viser samme mod og besluttsomhed, hvad angår de øvrige love, der vedrører hovedstaden. Arbejdet skal gøres færdigt.

Og vi, der er valgt i hovedstadsområdet, behøver ikke at have dårlig samvittighed over for det øvrige land. Pengene til broen tages ikke fra statskassen, men skaffes ved lån, og de øvrige investeringer, som skaffes fra salg af offentlige arealer plus kommunale og private midler, vil kunne efterlignes i andre dele af landet. Esbjerg, Ålborg og Odense m.fl. kan efterligne denne model i det omfang, der er behov herfor, uden at skattekysterne belastes. Samlet kan lovgivningen betyde, at de slumrende kræfter i hovedstaden vækkes og skaber ny industri, turisme, kulturinstitutioner, forskning og uddannelse til gavn for hele Danmark og også for befolkningen i København.

Trafikministeren (Ikast):

Jeg vil gerne sige tak til ordførerne for de partier, der står bag den politiske aftale om Øresundsforbindelsen. Der er grund til at være tilfreds med, at vi nu er nået til det punkt, hvor den endelige afgørelse kan træffes om Øresundsforbindelsen, således at aftalen mellem den danske og den svenske regering kan ratificeres og arbejdet kan gå i gang.

[Trafikministeren]

Øresundsforbindelsen er efter regeringens opfattelse en af de centrale forudsætninger for, at København og den samlede Øresundsregion kan styrkes og udvikles. Forbindelsen er således nødvendig for, at København kan tage konkurrencen op med andre storbyer i Nordeuropa og få del i den internationale vækst og udvikling. Det vil være til gavn ikke alene for København, men for landet som helhed.

Øresundsforbindelsen er en afgørende, men ikke tilstrækkelig forudsætning for en sådan ny udvikling. Der er derfor behov for andre initiativer. Det er baggrunden for, at regeringen har fremsat lovforslagene om Ørestaden og om Københavns Havn, der begge er til første behandling i dag. Disse forslag sikrer, at der tilvejebringes velbeliggende erhvervsarealer i umiddelbar nærhed af Øresundsforbindelsen og Københavns Lufthavn i Kastrup, ligesom der vil kunne sikres en hensigtsmæssig disponering af havnearealerne på rette måde.

Jeg skal ikke kommentere lovforslaget eller regeringsaftalen i enkeltheder på baggrund af, at spørgsmålet om Øresundsforbindelsen har været behandlet i Folketinget i flere omgange inden for de sidste måneder. Der er imidlertid en række spørgsmål af generel art, jeg vil knytte bemærkninger til.

Det påstås, også her i dag, at demokratiet er og har været sat ud af kraft i denne sag, idet der ikke anvendes den sædvanlige proceduremæssige behandling. Regeringen har nu fremsat et lovforslag, og vedtagelsen heraf er en forudsætning for ratifikationen af regeringsaftalen mellem den danske og den svenske regering. Lovforslaget vedrører endvidere tilslutningsanlæggene og den organisatoriske ramme på den danske side. Der er derfor tale om et lovforslag svarende til andre lovforslag om store anlægsarbejder, og forslaget vil blive undergivet den sædvanlige udvalgsbehandling.

Ja, det passer nok ikke helt, for efter det andragende, der er kommet bl.a. fra udvalgets formand, er Trafikministeriet klar til i hele sommerferieperioden at stille specialister til rådighed for udvalget, at arrangere ture, hvor man kan besigtige området og dermed få et endnu mere nøje kendskab til netop dette specielle område, end vi har haft det i forbindelse med nogen anden lov. Jeg vil sige, at vi fra Trafikministeriets side vil gøre alt for at give udvalget den bedste betjening, både af specialister og i

form af svar på spørgsmålene, så hurtigt som de bliver stillet.

Det centrale er, at der er konstateret et flertal for en kombineret forbindelse, og at det herefter ikke er aktuelt at foretage nye undersøgelser om en boret jernbaneforbindelse, som mindretallet alene kan støtte. Modstanderne af den kombinerede forbindelse benytter derfor den fremgangsmåde at postulere, at beslutningsgrundlaget er mangelfuldt og behæftet med fejl. Det har specielt været tilfældet vedrørende miljørapporten og de rapporter, der ligger til grund herfor.

Rapporternes indhold har været kendt i længere tid og har været genstand for spørgsmål og kritik. Et såkaldt uafhængigt rådgivningsinstitut, der hedder Center for Alternativ Samfundsanalyse, og som i øvrigt er betalt af Plums økologiske fond, er blevet sat til at påvirke og påvise fejl i disse rapporter. Jeg vil gerne sige her i dag, at det ikke er lykkedes, selv om det er fremstillet i dagspressen, som om der er konstateret den ene miljøbombe under projektet efter den anden. Der har været tale om fusere, og konklusionen og vurderingen i rapporten står derfor ganske uantastede.

Jeg er tilfreds med, at rapporterne gennemgås grundigt og danner grundlag for en meget bred debat om dette projekt. Regeringen har som alle andre i denne sag et klart ønske om, at Øresundsforbindelsen udføres på en miljømæssigt forsvarlig måde, og det samme er naturligvis tilfældet for den svenske regerings vedkommende. Det er baggrunden for, at der vil blive udført en række yderligere miljøundersøgelser, inden der bl.a. træffes afgørelse om spørgsmålet om kompensationsafgravningerne, og at der vil blive opstillet et kontrol- og overvågningsprogram. Det sker for at sikre, at miljøspørgsmålet i hele anlægsperioden får en central placering, således at anlæggets miljøeffekter reduceres.

Der er endvidere rejst tvivl om det økonomiske grundlag for forbindelsen. I bemærkningerne til lovforslaget er der redegjort i detaljer for beregningsforudsætningerne vedrørende anlægsudgifterne, prognoser m.v. for så vidt angår selve anlægsudgifterne. For selve Øresundsforbindelsen har vi fra dansk side anvendt et højere beløb end vurderet fra svensk side, hvilket skyldes de erfaringer, vi har fra Storebæltsforbindelsen.

[Trafikministeren]

Landanlæggene på dansk side har undergået en række ændringer, som samlet har medført en billigørelse i forhold til 1989-rapporten. Stationen ved Kastrup Lufthavn placeres i terræn, og jeg vil sige her til hr. Arne Melchior, at der jo er en fortsat vurdering af dens nøjagtige placering. Endvidere er det således, at Kalvedløbet krydses på bro og dæmning.

Så kommer vi til det sædvanlige debateme her, nemlig prognoserne. Vi hørte igen tallet 55.000 draget frem, men jeg kan ikke sige andet til alle tvivlerne end: Jamen det kan ikke lade sig gøre! Men når broen er bygget om nogle år, så får vi se. Bygget, det bliver den jo. Jeg kan ikke trylle det til mere end 10.000 køretøjer i døgnnet og bevise noget som helst her. Derfor kan man for min skyld slynge hvilket tal ud, det skal være, men bevisligt mere, det kan vi altså ikke finde, og derfor synes jeg, det er at skyde fuldstændig ved siden af at nævne tal, der er grebet ud af den helt blå luft.

Beregningerne viser herefter, at Øresundsforbindelsen og landanlæggene fuldt ud kan finansieres af brugerafgiften i løbet af 30 år, selv om forbindelsen vil give indtægter over en langt længere årrække. Det er påregnet, at de nye trafikskøn kræver gennemførelse af nye undersøgelser vedrørende trafikstøj og emissioner. Disse er foretaget, og resultatet heraf er der redegjort for i bemærkningerne. Undersøgelsen er i dag blevet sendt til Trafikudvalget, således at den kan indgå i udvalgsbehandlingen på tilsvarende måde som de øvrige miljørapporter.

Så har der været en hel del detailspørgsmål også i dag. Jeg vil sige det på en anden måde: Vi fra ministeriets side og jeg som minister glæder os til virkelig at gå i dybden med det her, for vi har ikke noget at gemme, og vi vil give udvalget al den støtte, vi overhovedet kan, således at vi får det bedst mulige anlæg skruet sammen. Og har vi lavet nogle fejl, der kan rettes, så er vi indstillet på at gå i gang med det.

Miljøministeren (Per Stig Møller):

Jeg skal kort kommentere et par af de miljøproblemer, der er blevet rejst, og starte med hr. Glønborg, som i forbindelse med Storebæltssituationen og Øresund sagde, at lidt her og lidt dér – det bliver i alt for meget. Dér vil jeg minde om, at i forbindelse med Storebælt har kravet hele tiden været, at det skulle være en nulløs-

ning. Det samme krav kan også stilles i forbindelse med Øresund, således at man faktisk kan sige: Nul plus nul er lig nul.

Fru Lone Dybkjær var inde på den samme problematik omkring vandgennemstrømningen og sagde, at der ikke var råd til marginaler. Det er vi os fuldstændig bevidst, men det fremgår af såvel samlerapporten som baggrundsrapporten, at det er teknisk muligt at opnå en uændret vand- og saltbalance for Østersøen, og det er det, vi vil bestræbe os på. Og må jeg så sige, at vi også har taget højde for dette i bemærkningerne. Må jeg henvise til bemærkningerne, side 6, sp. 1 nederst, hvor der står: »at anlæggets enkelte dele ikke udbydes eller iværksættes, før der er tilstrækkelig klarhed over de miljømæssige krav og konsekvenser«. Og det skal ske »ud fra et krav om en fortløbende hensyntagen til miljøet«.

Må jeg minde om side 8, sp. 1, hvor der står: »I det videre arbejde med spørgsmålet om Østersøens vandmiljø og kompensationsafgravningsspørgsmålet er der behov for et specielt undersøgelsesprogram. Der vil fra dansk side blive stillet forslag om nedsættelse af et internationalt ekspertpanel, der hører på baggrund af foreliggende rapporter og undersøgelser.«

Så selv om de oplysninger, der foreligger i dag, og som findes i samlerapporten og i baggrundsrapporten, siger, at vi kan opnå en uændret vand- og saltbalance for Østersøen, så vil vi fortsat holde øje med det.

Så bragte hr. Gade den historie om kviksølvedepotet. Vi kan altid lave alle mulige skræmmeskud i denne debat. Hr. Gade ved udmærket, at det allerede nu er blevet påvist og er blevet forklaret offentligt, at det ikke fører til ændringer i strømforholdet, som påvirker Middelgrunden, i nærheden af Middelgrunden, hvor det ligger, så der skulle altså ikke være nogen som helst data for at sige, at kviksølvet bliver hvirvlet op.

Endelig kan jeg sige til hr. Tommy Dinesen om torsken, at det naturligvis er en ting, der bekymrer mange. Jeg kan sige om udbredelsesområdet, at vi jo her taler om, at der kan komme en marginal forandring på 0,02 promille, og det vil ikke give nogen ændring af torskens udbredelsesområde. Der findes faktisk torsk langt inde i Den Botniske Bugt, hvor saltholdigheden er meget lav, så heller ikke dette holder altså vand, for at sige det helt bogstaveligt.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Det bekymrer mig, når miljøministeren siger, at nul plus nul er lig med nul. Ikke selve regnestykket, men det bekymrer mig, hvis miljøministeren nu vil lægge en anden informationsstrategi, end der har været anlagt indtil nu.

Vi har ikke beskyldt den for at være uærlig. Vi har sagt, at det var rigtigt, hvad der stod i miljørapporten, at enten får man miljødeldælgelser i Østersøen eller også får man dem i Øresund. Men man regnede i rapporten med, at man kunne nøjes med at have miljøforringelser ét af stederne. Nu siger miljøministeren, at man kan få en nulløsning. Jeg håber, at det var en misforståelse, for ellers er det et betydeligt tilbageskridt i forhold til den debat, vi havde for en halvanden måned siden. Og jeg vil så også her, hvor jeg er gået så meget imod Socialdemokratiet, sige, at Socialdemokratiets miljøordfører hele tiden har fremhævet med ærlighed, at der var tale om miljøforringelser i forbindelse med projektet.

Miljøministeren (Per Stig Møller):

Det bekymrer mig meget, at hr. Gade allerede har mistet høresansen. Det er sådan, at jeg svarede på et indlæg fra hr. Glønborg, der drejede sig om, at Storebælt og Øresund med de brobyggerier efter hr. Glønborgs opfattelse begge to ville påvirke lidt. Og lidt det ene sted og lidt det andet sted ville påvirke Østersøen for meget. Og dertil sagde jeg, at det er teknisk muligt – det siger samlerapporten, og det siger alle rapporter – at sørge for, at nul plus nul er lig nul. Det var det, jeg svarede på.

Tommy Dinesen (SF):

Det er meget beroligende at høre de to ministre, når de her fra talerstolen siger til det, som vi andre har prøvet på at påvise eller spørger om eller sådan noget: Der er ikke nogen problemer. Det er sådan set os, der er noget i vejen med. Det er nærmest den indstilling, der foreligger, kan jeg forstå. Nu er det jo sådan, at politikere vel må tage det højtideligt, når de får nogle henvendelser, og jeg tager det ærlig talt højtideligt, når Dansk Fiskeriforening retter henvendelser til os med baggrund ikke bare i torsken, men også i nogle andre fisk – ål og brisling, og hvad ved jeg – og siger, at de skader er sket.

Så kan hr. Løvig Simonsen selvfølgelig godt sige, at nu er der flere edderfugle, men der er ikke så mange, som der har været før, og det afhænger nok også lidt af, hvor mange edderfugle – nu snakker vi om Storebælt for at komme det hele rundt – det afhænger nok af, hvilket arbejde der foregår. Men de, der daglig fisker dér, og som jeg trods alt kender, da jeg kommer fra egnen, og de, der skyder de dér stakkels edderfugle, hvis de kan få ram på dem, de siger, at der altså ikke er så mange af dem mere. Så kan det godt ske, at der kommer nogle andre og siger, at nu er der et hav af dem igen – det må vi prøve på at tage op – men at de partier, der står bag dette projekt, skulle have mere ret end andre, det vil jeg i hvert fald ikke være med til.

Vi har også fået en henvendelse fra Danmarks Naturfredningsforening. Det er altså den største forening i dette land, som har masser af medlemmer bag sig, flere, end de politiske partier har, og de skriver ærlig talt nogle ting, som jeg synes er en kraftig og alvorlig henstilling til dette Folketing, og som man ikke kan sidde overhørig. Så kan man tilføje, at det jo ikke er HK'ere, der har sendt det til os, det er jo folk, der har en uddannelse inden for de områder. Jeg vil godt citere lidt fra ekspertpanelets sammenfatning:

»Vurderet ud fra samtlige fem krav i Folketingets dagsorden er en boret tunnel til tog og biltog den optimale løsning, men denne løsning er stort set ikke behandlet i Folketingets beslutningsmateriale.

En samlet forbedring af miljøet i hovedstadsområdet som følge af den valgte forbindelse vil næppe opnås med den valgte udformning.

Baggrundsmaterialets vurdering af forbindelsens indvirkning på fremtidens trafik, energiforbrug og luftforurening er baseret på urealistiske antagelser. Blandt disse er antagelsen om, at man via takstpolitikken vil begrænse vejtrafikken over den faste forbindelse. Denne antagelse er ifølge uafhængige trafikeksperter urealistisk. Tværtimod kan trafikken, energiforbruget og luftforureningen som følge af forbindelsen blive meget større end tilkendegivet i baggrundsmaterialet.

Vurderingen af virkningen på havmiljøet i Østersøen og Øresund er utilstrækkelig.»

Sådan kommer der punkt efter punkt. Vi må så under udvalgsbehandlingen prøve på at få afklaret, hvem der har ret i det her; det er vi

[Tommy Dinesen]

selvfølgelig indstillet på. Vi vil så komme med et ændringsforslag, hvor vi prøver på at få samlet flertal for at lave en offentlig høring om de ting, der ligger her, frem for at vi bare skal have breve tilsendt hele tiden.

(Kort bemærkning).

Glønborg (KRF):

Jeg ville da ønske, at jeg kunne være lige så rolig og sikker i min sag, som miljøministeren er. Vi har været med til at beslutte Storebæltsforbindelsen, og vi har været med til at beslutte at gå videre på et tidspunkt, hvor der rejstes alvorlige miljøspørgsmål. Vi gjorde det, fordi vi var med til at stille et krav om, at det skulle være miljøneutralt, og det blev der sagt at det kunne blive.

Men vi må da også erkende, at det jo ikke bare er med hensyn til boremaskiner, men også på en række andre felter, at der har været problemer på Storebælt, og derfor bliver man da lidt betænkelig ved hele situationen i Storebælt og siger: Jamen bliver den nu virkelig miljøneutral? Jeg er sandelig ikke så sikker i dag, som dengang vi stillede kravet, og jeg ville sætte megen pris på, om miljøministeren ville være lidt mindre sikker i sin sag både med hensyn til Storebælt og med hensyn til Øresund.

Så vil jeg advare imod, at man lader sig besnække af trafikministerens altid venlige måde at udtrykke sig på, for trafikministeren er jo egentlig særdeles barsk, når han står heroppe og konstaterer, at nu har vi flertallet – så behøver vi egentlig ikke at spekulere på, om ikke en boret tog tunnel faktisk var den rigtige løsning.

Det ville have været mere ansvarsbevidst – og det kunne samtidig også have været venligt – at sige: Lad os nu lige få en ordentlig undersøgelse af, om ikke en boret tog tunnel var den rigtige måde at løse trafikproblemet på tværs af Øresund på.

Trafikministeren (Ikast):

Det er jo så let for hr. Glønborg at stå her og sige, at jeg er barsk. Hvad fik jeg egentlig pålagt af et flertal i Folketinget i februar sidste år at forhandle med svenskerne om – eller min forgænger rettere sagt – som jeg må følge op? Det var flertallet, der pålagde mig at forhandle om en kombineret forbindelse. Så ville det da være at smide rundt med statens midler at iværksætte en stor undersøgelse af en ting, som slet ikke

skal bruges, fordi flertallet ikke har bedt om det. Når flertallet har bedt om en løsning, får flertallet en løsning. Og når flertallet oven i købet ser ud til her i dag at erkende, at det er den rigtige løsning, vi er i gang med, så vil det da være at smide penge ud at begynde at undersøge noget helt andet. Jeg kan ikke rigtig forstå tankegangen.

Man kan gå tilbage i 1989-rapporten og se på de tal, hvis man er meget interesseret – det er der flere der har været, bl.a. hr. Tommy Dinesen, der dog har været så realistisk, at han er begyndt at sammenligne med de tilbud, der er givet på Storebæltsforbindelsen angående en boret tunnel, og hvad det vil koste at overføre det. Så jeg mener, at jeg som minister har gjort, hvad jeg har fået pålæg om, og hvad der var mest økonomisk og rigtigt.

Miljøministeren (Per Stig Møller):

Jeg skal bare svare hr. Glønborg og stadig væk minde om, at hr. Glønborg talte om vandgennemstrømningen til Østersøen, og det var det, jeg svarede på.

Det er klart, at der har været problemer med gravearbejdet i Storebælt. Det har jeg også sagt i Miljøudvalget, og derfor har jeg jo præcist skærpet Miljøministeriets, miljømyndighedernes, kontrol med Storebælt. Og derfor står der også i bemærkningerne til dette lovforslag vedrørende Øresund: »For den danske del af Øresund vil de miljømæssige hensyn i forbindelse med jordarbejder blive varetaget ved, at graveinstrukser for gennemførelsen af de enkelte arbejdsprocesser skal godkendes af Miljøministeriet forud for arbejdets iværksættelse, hvilket skal fremgå af udbudsmaterialet.«

For der er sket ting under gravearbejdet, som ikke var tilfredsstillende. Det har jeg også meddelt, og derfor har vi skærpet instrukserne, og det har vi taget ved lære af her.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Der er flere ordførere, der har talt om, at der ikke blev brugt skattekroner, og at der ikke tages penge af statskassen; man aner jo tanken om, at man har den ærlige pris. Nu vil jeg gerne efterlyse den ærlige pris for dette projekt. Hvad er den ærlige pris? Jeg ved ikke, om trafikministeren kan den ærlige pris, og jeg vil spørge, om regeringen vil være villig til at få den ærlige pris

[Gade]

frem. For den ærlige pris kan jo kun komme frem, hvis vi fjerner statsgarantien og lader sel-skabet gå ud og lave udregninger og så stiller op på et stykke papir, hvad det her projekt i virkelighedens verden koster.

Vi havde jo den chokerende oplevelse, sidst vi debatterede det, at høre finansministeren tale om, at afdragstiden, det var sådan noget, man kunne trække ud som elastik. Hvis det ikke kunne betales tilbage på 30 år, ja, så kunne man jo altid tage nogle flere år. Jeg vil spørge regeringen, om vi kan få en ærlig pris enten i dag eller under udvalgsarbejdet, og om regeringen tør fjerne statsgarantien og dermed opføre sig i dette firma, ligesom man forlanger af private firmaer, nemlig sådan at der er sammenhæng mellem budget og økonomistyring.

Det andet spørgsmål, jeg gerne vil stille, vedrører ansvaret. Hvad har regeringen lært af Storebæltskatastrofen, hvad angår ansvar? Det er jo én stor opvisning i ansvarsforflygtigelse, fordi man har valgt en officiel privatkonstruktion, et privat firma, og så er det alligevel også offentligt ejet og offentligt styret. Man har således fået alle ulemperne fra det offentlige og fra det private kombineret sammen i én pærevælling, så man kan komme i den situation, at et berømt bestyrelsesmedlem, Georg Poulsen, siger til Det Fri Aktuelt: »Men vi må acceptere, at aktionærerne, og det er jo politikerne, også har behov for nogle konkrete informationer, og at de bl.a. kan bestemme hen over bestyrelsen.«

Har man tænkt sig at fortsætte det narrespil, vi har på Storebælt, hvor ingen ved, hvem der har ansvaret, hvor vi ikke kan kalde en minister i samråd, fordi det ikke er Folketingets Trafikudvalg, der virkelig sidder som kontrolinstans, men en politisk følgegruppe, som ingen kender? At bestyrelsen ikke har ansvaret, at ingen har ansvaret og vi konstaterer, at milliarderne ruller ud af statskassen? Er det det cirkus, vi skal have gentaget ved Øresund? Lovforslaget lægger faktisk op til det, og det synes jeg er en økonomisk katastrofe.

Fjerde næstformand (Kirsten Jacobsen):

Hr. Arne Melchior for en kort bemærkning, og på grund af dagsordenens længde må jeg indskærpe taletiden.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg har en kort bemærkning til trafikministeren, som sagde: Hvorfor skulle han undersøge noget, der ikke var blevet pålagt ham? Takket være vort moderne edb-anlæg har jeg lige styrket min hukommelse ved at gå hen at se ordlyden af den dagsorden, der blev vedtaget i januar i fjor, og dér står ikke noget om, at det skulle være forbudt trafikministeren at komme med en beregning på, om det ville være billigere med en boret eller en nedsænket tunnel.

Jeg tror, det var Fridtjof Nansen, der sagde: »Du skal ikke spørge, hvor flertallet står – du skal spørge, hvad der er rigtigt, og så skal du forsøge at få flertallet til at stå dér.« Selvfølgelig skal en minister da rette sig efter et pålæg fra et flertal, men der var ikke i den flertalsdagsorden nogen beslutning om, at den tekniske udformning skal være som nu forelagt. Og der var ikke nogen hindring for trafikministeren med hensyn til at bruge nogle af statens penge til at overveje, om der findes en anden løsning, der er bedre.

Således foranlediget skal jeg da gerne sige, at det må da være rimeligt også i udvalgsarbejdet at få nogle beregninger fra trafikministeren på, hvorfor denne løsning er bedre end en anden teknisk udformning af det, der er pålagt ministeren, nemlig en fast forbindelse over Øresund til jernbane- og vejtrafik.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Trafikministeren har i dag givet tilsagn om, at ministeren og embedsapparatet vil være til rådighed for Folketingets Trafikudvalg med alle de oplysninger, som vi vil få brug for i løbet af sommeren. Jeg vil med det samme give tilsagn om, at vi fra Fremskridtspartiets side vil komme med en række uddybende spørgsmål for at forsøge at få forbedret det her projekt.

Jeg mærker mig også, at kun en enkelt ordfører, nemlig hr. Arne Melchior, gik op og imødegik den fiktionsteori, som jeg gav udtryk for, altså den med de tomme aktieselskaber. Jeg fandt så ud af senere, at når hr. Arne Melchior gjorde det, så var det, fordi han var bange for, at der var nogen, der var ved at komme efter ham personligt med straffeloven. Og da det gik op for hr. Arne Melchior, at det ikke var tilfældet, havde hr. Arne Melchior ikke flere bemærkninger til det.

[Ole Donner]

Men jeg er, og Fremskridtspartiet er, meget bekymrede over den kommende Øresundsforbindelse. Vi er alvorligt nervøse for, at det bliver en katastrofe som den, der kører på Storebælt, nemlig dårlig planlægning, forkerte licitationer, en bestyrelse, der ikke magter opgaven, nogle entreprenører, der har meget, meget svært ved at opfylde deres betingelser og deres kontraktlige forpligtelser, fordi der er så dårlig en bestyrelse, som der er i dette selskab.

Nu kan man så håbe, at partierne ikke udpeger lige præcis de samme medlemmer, som ikke magter opgaven. Men man kan så frygte, at det bliver nogle andre, der bliver udpeget efter samme kriterier, og som har lige så få forudsætninger for at kunne klare det. Så vi frygter virkelig den kommende Øresundsforbindelse.

(Kort bemærkning).

Glønborg (KRF):

Jeg er ikke spor i tvivl om miljøministerens ærlige vilje til at gøre disse projekter miljøneutrale, og derfor sætter jeg selvfølgelig pris på de ordrer, der er udstedt. Men vi kan nu engang ikke være sikre på, at det her bliver rigtigt. Det kan være, at det viser sig, at vi har gjort en fejl.

Vi er meget ansvarsbevidste over for Østersøen i øjeblikket. Vi hjælper Østlandene til at prøve på at rette op på alt det, som de har gjort forkert igennem mange, mange år, og derovre er man nu på vej fremad, og det kan man reparere på. Men hvis det viser sig, at vi har gjort en fejl med Storebælt, så kan vi ikke lave det om igen. Vi kan ikke rive broen ned igen; det er der vist ingen der har tænkt sig.

Derfor må vi så sige til den tid: Ja, ja, det er menneskeligt at fejle – men jeg tror, alle kender fortsættelsen: men det er skændigt at fortsætte dermed. Det kan vel ikke være meningen, at vi så skal lave én fejl mere på Øresund, uden at vi først er blevet færdige med Storebælt og har set virkningen, sådan at vi med tryghed kan gå videre.

Indtil da må jeg bede om, at vi holder os til at gå under Øresund, hvis vi skal noget på tværs af Øresund. Hermed har vi også imødekommet den anden betænkelighed, nemlig den at lave et trafik anlæg, som opmuntrer folk til at fare over med disse osemaskiner af biler, i stedet for at lave noget, som tiltrækker den kollektive trafik på jernbanespor.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Kirsten Jacobsen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 183:

Forslag til lov om Ørestaden m.v.

Af finansministeren (Henning Dyremose).
(Fremsat 3/5 91).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Baadsgaard (S):

Lad mig straks sige, at Socialdemokratiet er enig i intentionerne med dette lovforslag, nemlig at skabe øget vækst og økonomisk fremgang. Det har vi brug for både i København og i landet som helhed.

Socialdemokratiet er også enig i, at vi skal udnytte alle muligheder for, at København kan få en central placering. Det kræver både infrastruktur og kulturelle udfoldelsesmuligheder, flotte bygningsværker og internationalt orienteret erhvervsudvikling, som finansministeren skriver i sin fremsættelsestale.

Jeg vil gerne kvittere for, at regeringen erkender, at regeringen har et ansvar for den erhvervsudvikling, vi skal have, og også et ansvar for, at den erhvervsudvikling kommer i lokalområderne. Det er da en positiv nyorientering. At stat og kommune kan og skal spille en aktiv rolle i erhvervsudviklingen, kan Socialdemokratiet helt tilslutte sig.

Det er også glædeligt, at regeringen nu erkender, at samfundsskabte værdier bør komme fællesskabet til gode, det er der grund til at rose ikke mindst partiet Venstre for at erkende.

Formålet med projektet Ørestad er som sagt at styrke erhvervsudviklingen og skabe øget