

Af sundhedsministeren (Ester Larsen).
(Fremsat 30/5 91. Første behandling 30/5 91. Betænkning 30/5 91. 2 ændringsforslag af 31/5 91 uden for betænkningen af sundhedsministeren).

Samtykke til behandling:

Formanden:

Jeg gør opmærksom på, at der uden for betænkningen er stillet 2 ændringsforslag af sundhedsministeren. Da de først er omdelt her til formiddag, kan de kun behandles med Tingets samtykke, men hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg Tingets samtykke hertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 og 2, § 1 med de foretagne ændringer og § 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

28) Anden behandling af lovforslag nr. L 178:

Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund.

Af trafikministeren (Ikast).
(Fremsat 2/5 91. Første behandling 8/5 91. Betænkning 29/5 91).

Der var stillet 4 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Denne betænkning over forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Øresund afviger vel en del fra andre betænkninger, der fører til anden behandling her i Folketinget.

Et flertal, herunder Socialdemokratiet, indstiller med en række bemærkninger, at behandlingen af lovforslaget fortsætter i Trafikudvalget efter andenbehandlingen i dag.

Vi agter at bruge en stor del af sommeren til en nærmere vurdering af de mange henvendelser, vi har fået under udvalgsarbejdet. Vi ønsker at foretage en detaljeret besigtigelse og gennemgang i marken af landanlæggene linjeføring, og jeg mener også, vi har pligt til i marken at vurdere en række af de henvendelser, vi har fået, om større eller mindre ændringer af linjeføringen af landanlæggene.

Der er af to partier, SF og Kristeligt Folkeparti, stillet ændringsforslag, som vi i Socialdemokratiet vil stemme imod. De to partier foreslår bl.a., at regeringen skal optage forhandlinger med den svenske regering om en Øresundsforbindelse udført som en boret jernbaneforbindelse for biltog og så indgå aftale herom.

Må jeg sige for det første, at hvis dette forslag skulle vedtages, så mener jeg ikke, der er identitet i lovforslaget, for det siger altså noget andet.

For det andet må jeg bare sige her i dag, at de tal, ændringsforslaget bygger på, om etablering af en boret jernbaneforbindelse til biltog på den 18 km lange strækning fra kyst til kyst, er forældede. Forslagsstillerne henviser til en række tal, vi har fået i udvalget i en rapport fra Center for Alternativ Samfundsanalyse, også kaldet CASA-rapporten. Desværre er disse tal altså ikke rigtige, det er forældede tal, man arbejder ud fra. Man arbejder ud fra nogle tal fra gamle Storebæltsrapporter, man bygger på tal, som er på 1988-niveau.

Ud fra de aktuelle erfaringer, vi har fra Storebælt, også erfaringer, vi har hentet fra Kanal-

[J. K. Hansen]

tunnelen mellem Frankrig og England, regner man nu med, at selve tunnelanlægget fra kyst til kyst, altså de 18 km, vil koste 8 mia. kr.

Skal der være plads til biler og tog i et sådant anlæg, så skal der lægges 1,5 mia. kr. oveni, idet tunneldiameteren skal være større. Endelig kommer der 5 mia. kr. til terminalanlæg og 3,5 mia. kr. til rullende materiel. Alt i alt kommer man op på 18 mia. kr.

Jeg ved godt, at Information i dag skriver, at det er et fuldstændig urealistisk tal, vi er kommet frem til, nemlig 118 mia. kr., og det vil jeg give Information ret i.

De 18 mia. kr., har jeg fået at vide her på det sidste, må vi nok regne med oven i købet er et skrabet tal, altså et, som måske er skruet lidt for langt ned. Men lad os blive ved de 18 mia. kr.

Hertil kommer, at det ikke løser problemerne på landsiden, idet en tunnelering under hele Amager eller under den værste del af dette projekt, under Tårnby, vil betyde en fordyrelse på 6 mia. kr. Vi kommer så op på et tal, der i værste fald skulle blive 24 mia. kr., og så må vi sige, at for en pris på 18 mia. kr. alene vil et tunnelanlæg under Øresund aldrig nogen sinde kunne brugerfinansieres, det vil sige, at så skal der altså skatteyderkroner til.

Jeg skal også her sige noget om nogle ting, som vi har arbejdet med i udvalget, og som vi naturligvis fortsætter med at arbejde med.

Et af de områder, vi har gjort meget ud af vedrørende landanlæggene, er den støjeffekt, et sådant anlæg vil give. Man har vurderet, at antallet af støjramte boliger på Amager med dette anlæg – det skyldes, at der er nogle andre steder, der bliver fjernet støj fra – vil blive reduceret med ca. 240 som følge af den faste forbindelse.

Det er rigtigt, at på strækningen, hvor anlægget går igennem, vil ca. 240 boliger blive belastet med støjniveauer på 55 dB eller mere, og det er en nettostigning på 50 boliger i forhold til en situation uden fast forbindelse. Af de 240 støjramte boliger er der ca. 160 etageboliger – det er dem, vi kalder vinkelhusene – mens resten hovedsagelig er parcelhuse. Antallet af støjramte boliger ved andre veje på Amager, hvor trafikbelastningen ændres med mere end 25 pct. som følge af forbindelsen, er ca. 250. Det er en nettonedgang på ca. 290 boliger i forhold til en situation uden fast forbindelse, og årsagen til denne nettonedgang er naturligvis, at

der er en række eksisterende veje og områder på Amager, der bliver aflastet ved en overflytning af trafik til motorvej og bane.

Jeg har taget et apparat med herop i dag, for jeg har tilladt mig at sidde her i formiddag og checke, hvor meget støjbelastning der egentlig er her i folketings salen. I øjeblikket, hvor jeg taler, er vi oppe på 76 dB. Det er måske, fordi min stemme går ret hårdt ind i måleapparatet. Fra kl. 10.30 til 12.30 var der en gennemsnitsbelastning her i Folketinget på 73,4 dB. En overgang var vi helt oppe på 84 dB. Jeg tillod mig at måle støjen i frokostpausen. Det var altså i et rum, hvor der var helt stille og forhåbentlig ikke alt for stor støjvirkning udefra. Der kom vi så under 40 dB.

Så jeg kan sige til Folketingets formand, at det her hus behøver næppe at blive isoleret mod støj udefra. Måske vi skulle isolere mod støj indefra – men det var lidt af en morsom bemærkning.

Her i eftermiddag kom vi op på 83 dB, og vi havde et gennemsnit på 74,9 dB. Hvad det bliver herefter, ved jeg ikke.

Det siger noget om det, vi er i gang med, og det, der skal foregå ude i det område, som jo nok kunne tænkes at blive et støjinferno, når et sådant anlæg går igennem. Men de boliger, der som følge af anlægget vil få en facadestøjbelastning på 55 dB eller derover, får tilbudt støjisolering med henblik på at opnå et indendørsstøjniveau på omkring 30 dB. Det var også derfor jeg målte i frokostpausen i dag. Man kan altså komme derned, men så skal der være dødsensstille i rummet. Støjpåvirkning udefra må altså ikke give en støj i et rum, hvor der er dødsensstille, på over 30 dB.

Vi vil naturligvis arbejde videre med alle disse ting. Der er ved detailprojekteringen tre muligheder for yderligere at reducere støjbelastningen, nemlig justering af anlæggets udformning, etablering af skærme for at hindre støjens udbredelse og forbedring af de støjramte bygningers lydisolering.

Vi har selvfølgelig også arbejdet med forholdene i Øresund, og det er naturligvis vandudskillelsen i Øresund, vi tager os mest af. Vi har i udvalget haft en høring, hvor vi havde en lang række eksperter fra Miljøministeriet, Miljøstyrelsen, Planstyrelsen, Danmarks Miljøundersøgelse, Danmarks Geologiske Undersøgelse, Skov- og Naturstyrelsen samt teknikere fra såvel DSB som Vejdirektoratet til stede.

[J. K. Hansen]

Vi har ladet tage et udførligt referat af dette møde, som alle medlemmer af både Trafikudvalget og Miljøudvalget har fået. Vi har i dette referat og denne høring fået et godt materiale at arbejde videre med, og det vil vi så gøre.

Jeg skal slutte med at sige, at vi ønsker at fortsætte arbejdet, vi ønsker at få forslaget tilbage til behandling i udvalget efter anden behandling, og vi har planlagt en lang række mødeaktiviteter i juni og frem til august måned. Vi vil, som jeg tidligere har nævnt det, foretage en minutøs gennemgang af landanlæggenes placering og arbejdet med miljøforanstaltningerne i Øresund.

Formanden:

Jeg takker hr. J. K. Hansen for de udførte målinger, som nu vil fremgå af Folketingstidende. De kan jo anvendes ved senere brug af klokken.

Hr. Aagaard har derefter ordet. Vi fortsætter støjmålingerne.

Aagaard (KF):

Det kunne jo være spændende, om jeg kunne overgå hr. J. K. Hansens decibeltal, men det er nu ikke det, jeg vil beskæftige mig med.

Siden vi havde forslaget til første behandling den 8. maj, har der været stor aktivitet i Trafikudvalget, både behandlingen af de mange henvendelser, der ligger for øjeblikket, og de deputationer, vi har hørt på i udvalget.

Jeg tror nok, vi alle sammen føler, at mange af disse henvendelser i høj grad har haft betydning, ikke mindst set i relation til de rapporter, der ligger på området. Jeg synes, det har været spændende at fastholde mange af de oplysninger set i lyset af allerede foretagne undersøgelser.

I den forbindelse skal jeg selvfølgelig sige, at vi langt fra er færdige med bearbejdningen af de mange henvendelser, og at jeg i høj grad føler, det er nyttigt, at vi lægger vægt på det, vi understregede under førstebehandlingen, at den her sag skal behandles grundigt og bearbejdes på det grundlag, som en så stor sag nu engang fortjener.

Hr. J. K. Hansen omtalte sidste uges høring, hvor vi på en lang række områder fik særdeles nyttige oplysninger i relation til Østersøen, hvor vi i hvert fald kunne konstatere, at projektet ikke vil have afgørende indflydelse på salt-

indholdet i Østersøen, i hvert fald ikke mere end det er tilfældet ved de naturlige variationer, der er i saltpromillen i Østersøen efter årstidene.

Landanlæggen er nok det, der giver anledning til langt de fleste henvendelser. Tårnbyområdet er bestemt et område, der fortjener meget stor interesse, selv om projektets linjeføring holder sig inden for de byggelinjer, der blev fastlagt i anlægsloven fra 1976.

Vi kunne efter høringen slå fast, at faldet i forureningen er en kendsgerning, bortset fra NO_x, at antallet, som hr. J. K. Hansen også var inde på det, af støjramte boliger vil falde, og at de støjforanstaltninger, som er planlagt langs linjeføringen, indendørs vil kunne holde støjen inden for de fastsatte normer.

Alt i alt er det vores opfattelse, at de alternative projekter, der er fremkommet, må vurderes. Jeg er ikke uenig i hr. J. K. Hansens økonomiberegninger, som de foreløbig ligger, at det ikke ser ud til at være muligt at finansiere dem ved brugerbetaling, hvad der er lagt op til i broprojektet, men at det vil være nødvendigt at tilføre projektet skatteyderkroner.

Som sagt er vi helt enige, som det også fremgår af betænkningen, i, at arbejdet må fortsætte sommeren igennem frem til den 14. august, hvor tredjebehandlingen er berammet, og det agter vi aktivt at deltage i på alle områder.

Jeg skal også tilkendegive, at vi ikke kan støtte ændringsforslagene fra SF og Kristeligt Folkeparti. Jeg skal ikke føje yderligere til de kommentarer, som hr. J. K. Hansen kom med desangående, men kun tilføje, at vi er enige i dem.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Det er ikke, fordi det generelle støjniveau er så højt, men alligevel var der et eller andet, jeg undrede mig over i den konservative ordførers tale.

Jeg mener, at den konservative ordfører sagde – men enten har jeg hørt forkert, eller også har den konservative ordfører måske udtrykt sig forkert – at det var nødvendigt at tilføre skatteyderkroner til den kombinerede bro- og jernbaneforbindelse. Er det rigtigt opfattet?

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

[Aagaard]

Jeg skal ikke bestride, at jeg udtrykte mig uklart desangående. Det, jeg mente, var, at som hr. J. K. Hansen gennemgik det projekt, der ligger om en boret tunnel, er det også vores opfattelse, at gennemføres dette, vil det betyde en fordyrelse, som man ikke vil være i stand til at finansiere via brugerbetaling, men som nødvendiggør en skatteyderbetaling.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg forstår, at De Konservative bygger deres afvisning af en boret tunnel på de beregninger, som også hr. J. K. Hansen henviste til. Jeg vil gerne spørge, hvorfor man i de beregninger lægger 5 mia. kr. til opbygning af et terminalanlæg for biltog ind i projektet, hvorfor man lægger udstyr til biltog på indtil 3,5 mia. kr. ind i projektet, hvorfor man overhovedet opererer med 8,5 mia. kr., som er biltogsmateriel og terminalinvesteringer. Hvorfor er det inde i det her projekt, som man jo altså lynhurtigt har fundet frem?

Jeg har forstået, at de her tal kan komme lynhurtigt, når der er nogle, der foreslår en boret tunnel, men at man kan ikke fremlægge et alternativt projekt. Men er det disse tal, man bygger på, og hvorfor har man lagt de 8,5 mia. kr. oven i, hvad en boret tunnel koster?

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Jeg forstår på hr. Aagaard, at man er indstillet på at lade alle henvendelserne undersøge, altså også den borede tunnel osv. Vil det sige, at man reelt har en mulighed for at ændre på tingene, eller er aftalen ikke allerede indgået mellem den svenske og den danske regering?

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Som jeg gav udtryk for, er det vores opfattelse, at dette projekt er så stort, at man nødvendigvis bør lade alle muligheder undersøge. Men jeg sagde også, at det er vores opfattelse, at det projekt, der nu ligger, og som er aftalt mellem Danmark og Sverige, vil vise sig at være både det mest økonomiske og det mest forsvarlige at gennemføre.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Jeg vil gerne sige, at jeg synes, det er en meget positiv udtalelse fra hr. Aagaard, at vi kan regne med, at vi kan få samtlige af de projekter undersøgt – nu ser jeg væk fra vanvidsprojekter, men altså sådan rimelig realistiske projekter – den borede jernbanetunnel og kombinationen med biltog; man kunne måske også forestille sig en boret jernbanetunnel og fortsat færgefart under en eller anden form.

Vil det sige, at hr. Aagaard er indstillet på, at vi, inden vi går til tredje behandling, får en total oversigt over såvel de vandmiljømæssige som de støj- plus navnlig luftmiljømæssige forureningsproblemer, sådan at det er muligt at foretage såvel en økonomisk som en miljømæssig sammenligning mellem projekterne?

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Når jeg gav udtryk for en positiv holdning til at se på disse projekter, som jeg for øvrigt mener at vi skal have en nærmere samtale med ministeren om i relation til de forskellige projekter, er det, fordi vi så sent som for et par dage siden fik en seriøs henvendelse fra et ingeniørfirma, som kom med meget interessante oplysninger, som jeg absolut føler at vi har lyst til at se nærmere på og også vurdere perspektiverne i.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Det igen, synes jeg, er meget imødekomende, vil jeg gerne sige til hr. Aagaard. Og jeg vil sige, at det, jeg må konkludere heraf, er, at man kan sige udadtil, at det kan godt være, at regeringen har indgået en aftale, men hvis vi kan påvise, at der findes andre metoder at gøre tingene på, så er man villig til at genoptage forhandlingerne med i hvert fald vor egen regeringspartner, men måske også den svenske regeringspartner.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg går ud fra, at det, hr. Aagaard refererer til, var et par ingeniører, der kom med et forslag om en tunnel lagt på havbunden af Øresund.

[Tommy Dinesen]

Skal det opfattes sådan, at man er indstillet på at droppe den aftale med Sverige, der ligger nu, for at gå ind på en lagt tunnel, eller hvordan skal det forstås, at det, der fremkom, nu var interessant?

Formanden:

Hr. Aagaard en kort bemærkning, og så tror jeg, vi skal søge tilbage til ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Nej, hr. Tommy Dinesen, sådan skal det absolut ikke forstås. Vi står fast på den aftale, der er indgået, men vi mener også, at vi i sagens interesse må have sikkerhed for, at det, vi føler os overbevist om er det rigtige, også er det rigtige. Derfor mener jeg, det er vigtigt, at vi også med ministeren drøfter de informationer, som vi får i udvalget omkring hele projektet.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg ved ikke, om denne »sag« også optager, hvad der bliver sagt, eller om den slår stærkere ud, når der siges noget ret sensationelt, for ikke at sige ubegribeligt.

Der er altså noget, der hedder at gøre regning uden vært. Jeg har på fornemmelsen, at den konservative ordfører her gør regning uden minister. Det kunne da være rart at høre, om de udtalelser, som ministeren tidligere er kommet med her fra denne talerstol, nu er ugyldige, og at der altså i sommerens løb skal gøres det, som slet ikke kan nås i sommerens løb, nemlig en fremlæggelse, en gennemgang af en hel mængde projekter, som der her er tale om.

Er det virkelig sådan, så er det lige før jeg skal bede om at få debatten afbrudt og få udvalgs møde, for så må vi da have lidt klarhed over arbejdsprogrammet, og hvordan det skal se ud.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Hr. Arne Melchior har for så vidt fuldstændig ret, og det er jo også grunden til, at vi andre er kommet lidt på talerstolen her, for det er jo ikke det, der hidtil har ligget i kortene.

Hidtil, må vi sige, har vi, der ikke var tilhængere af den forbindelse, kunnet skribe og skabe os – og det vil jeg så ikke gøre af hensyn til støjmåleinstrumentet – lige meget hjalp det. Vi kunne også fremlægge hvad som helst; lige meget hjalp det. Det, der vil være interessant, og som jeg derfor godt vil spørge regeringen om, er: Er det sådan, at regeringen vil være behjælpelig med, at vi får gennemregnet de forskellige alternativer, sådan at vi har et beslutningsgrundlag, sådan at vi har en dokumentation for, hvad de øvrige alternativer ville være?

Jeg har konstateret, at regeringen har indgået en aftale med Sverige. Jeg går ud fra, at den er ganske vanskelig at få omgjort, men det kunne dog være – hvis der kunne argumenteres for, at andre forbindelser var mere rimelige – at man så kunne sige, at man godt ville løfte røret til Sverige og drøfte det med dem.

Men det afgørende i første omgang – så kan vi altid diskutere, hvad der kommer ud af det – er: Er regeringen villig, er trafikministeren villig til at hjælpe til med at få gennemregnet rimelige alternativer – og det er noget af det, der har været på bordet – sådan at vi har viden om, hvad de ville indebære?

Det fuldstændig afgørende i disse sammenhænge er jo: Hvad er det for en udvikling, vi vil fremme? Hvad er det for nogle trafikprognoser, som vi kan basere økonomien på osv.? Det, som vi allerede ved om den kombinerede forbindelse, er jo, at økonomien ikke hænger sammen på den måde, som man sædvanligvis mener at den slags projekter skal hænge sammen på. Men det mener jeg at allerede finansministeren i nogle af de tidligere debatter accepterede; den interne forrentning var klart under, hvad man normalt mener skal til for den slags projekter.

Trafikministeren (Ikast):

Jeg vil gerne sige her, at i det udvalgsarbejde, der er foregået indtil nu, har der været en meget kontant gennemgang af alt, hvad der er blevet spurgt om, og ministeriet har svaret meget udbydende på alle de spørgsmål, der er stillet.

Herudover har vi haft den store høring forleden dag, hvor alle medlemmer af dette Ting havde lejlighed til at stille alle de spørgsmål, der overhovedet kunne komme frem på ubegrænset tid. Vi havde alle specialisterne med; miljøministeren og undertegnede var til stede.

[Trafikministeren]

Heri og i selve betænkningen, som udvalget har fremsendt, er der svar på de spørgsmål, fru Lone Dybkjær hermed stiller.

Regeringen har lavet en aftale med den svenske regering, som er lagt frem for Trafikudvalget. Der er et flertal, der står bag den; et mindretal kommer med en anden løsning. Det skal der stemmes om senere på dagen.

Vi har belyst de forskellige forhold så godt, som det var os muligt, i besvarelsen af udvalgets forskellige spørgsmål. Jeg henviser til besvarelsen af spørgsmål 1, spørgsmål 12 og spørgsmål 17. Der er en hel del af de spørgsmål, der kommer frem nu, forsøgt besvaret og belyst på bedst mulig måde, og ingen i udvalget har haft yderligere spørgsmål til dette før nu.

Derfor vil jeg gerne sige, at det, regeringen lægger frem til afstemning her i dag, er aftalen med Sverige og de forhold, som er belyst i den betænkning, som udvalget har fremsendt, og som et stort flertal står bag.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Hr. Aagaard sagde for et øjeblik siden, at man ville se på alle mulige løsninger; man ville være med til at se på tunnelløsninger og beregninger og alt muligt. Men jeg forstod alligevel den sidste del af hr. Aagaards tale sådan, at det kun er for at styrke sin egen selvtillid og tilliden til, at det projekt og den aftale, man har indgået, faktisk er den, man skal have igennem, uanset hvad disse undersøgelser og beregninger så end måtte vise.

Det vil jeg godt bede hr. Aagaard om at be eller afkræfte her. Og så ganske kort, hr. Aagaard: Er hr. Aagaard enig med ministeren, eller holder hr. Aagaard fast ved det, han sagde fra starten af?

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Ministeren omtaler den høring, der var foreld den dag, og som jo bl.a. blev afholdt med baggrund i, at SF havde stillet et forslag om, at der skulle være en høring. I den høring havde vi dog håbet, at der havde været nogen, der ikke bare stod for projektet. Det var derfor, jeg spurgte om det. Det var der ikke; det forbyder mig noget.

Det er jo nemt nok at lade dem, der har arbejdet med disse ting, stå og argumentere for, at det, de har lavet, selvfølgelig er det rigtige; ellers arbejdede de vel ikke med tingene. Men det er jo det, der gør det svært for os andre, CASA f.eks. I vorés argumentation har vi jo ikke de samme folk bag os til at lave undersøgelser. Det gør det jo svært.

Men jeg synes, det var interessant – for nu at komme tilbage til det, søm hr. Aagaard var inde på: Er der uoverensstemmelser i Det Konservative Folkeparti mellem ministeren og den konservative ordfører med hensyn til, om man vil tage det her op igen, når der nu er kommet nogle interessante ting?

Sådan som jeg forstår ministeren, står det nemlig fast, og det har da været min fornemmelse hele tiden, og det har jeg da også sagt udadtil: Der bliver ikke lavet mange kommaer om i den aftale, der ligger her. Og jeg tror nok, svenskerne ville kigge lidt, hvis de fik noget at vide om den debat, der foregår her – det gør de måske også på et eller andet tidspunkt.

Men kan vi i det hele taget lave noget om, eller skal denne debat bare køre, fordi folk skal tro, at de har noget indflydelse på det her – hvad de jo ikke har; beslutningen blev truffet for 3 måneder siden, og siden får vi så debatten. Det er jo den omvendte beslutning, vi har lavet i denne sag. Sådan opfatter jeg det i hvert fald.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Jeg er meget enig i det, hr. Tommy Dinesen sagde om den høring. Hr. Bilgrav-Nielsen har refereret for mig, hvordan den foregik, og det var rent tidsspilde, for at sige det meget kort.

Det, der derimod interesserer mig, er noget andet. Trafikministeren sagde, at så kunne man stemme om de ændringsforslag. Der er altså et af mindretallene, som har ment, at ingen af delene er særlig godt belyst, og som derfor undlader at stemme også til de af et andet mindretal stillede ændringsforslag. Vi mener nemlig ikke, at biltogsforbindelsen er tilstrækkelig godt belyst – heller ikke miljømæssigt – på det nuværende grundlag, fordi det også kræver en genarbejdning af vejanlæggene og en belysning af, hvad det vil indebære forureningsmæssigt. Det er grunden til, at vi ikke stemmer for ændringsforslagene, men undlader at stemme.

[Lone Dybkjær]

Det, som jeg synes er afgørende, er i virkeligheden, om vi kan få tingene belyst eller ej. Og tør aftalepartnerne risikere, at vi får tingene belyst – muligvis med et andet økonomisk resultat end det, man havde regnet med, da man tilsidesatte andre forbindelser?

Min oplevelse er – og det er jo også den, der er bekræftet af mange – at det hedder en kombineret vej- og jernbaneforbindelse, uanset hvad der fremkommer. Det, som er lidt interessant, er, om vi andre kan få dokumenteret, hvad alternativerne var, og om man tør det.

Jeg synes sådan set, det er acceptabelt, at et flertal mener, det er rigtigt at have en vej- og jernbaneforbindelse. Det, vi andre bare savner, det er at få undersøgt, hvad vores forslag egentlig ville indebære. Og så længe vi ikke har fået det belyst, så er det jo ikke nogen fair debat. Og det, der derfor er mit spørgsmål, er: Tør aftalepartnerne tage den debat? Det er jo det, det handler om.

Jeg synes sådan set, det er i orden, at man har indgået den aftale. Jeg er imod det, jeg synes, det er en omvendt procedure, og jeg synes, det er dumt demokratisk set – apropos et parti, der i går snakkede om demokratiet – så jeg mener, det her har været total tilsidesættelse af demokratiet. Skidt nu med det! Det er kørt. Men kan vi få lov til at få alternativerne ordentligt dokumenteret, så kan vi jo sige, at vi kan bruge juli til noget fornuftigt. Ellers kan vi lige så godt lade være, for så kan vi fidle lidt med nogle vejforbindelser, som vi i øvrigt er imod.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg synes, at trafikministeren overdrev lidt, da han talte om den meget grundige besvarelse af diverse spørgsmål; bl.a. henviste ministeren til spørgsmål 1. Det har jeg faktisk selv stillet, og jeg erindrer udmærket svaret. Det fylder en sides penge og har da nogle oplysninger, som jeg er tilfreds med, fordi jeg fæster lid til deres rigtighed, men det er da ikke nogen grundig beregning; der er ikke udarbejdet noget projekt, som der her var tale om, og alt skal grundigt gennemgås. Det er et overslag roughly, og det stoler vi på, fordi det kommer fra dygtige medarbejdere, men man kan ikke sige, at det er en meget grundig besvarelse.

Ellers var jeg meget tilfreds med, at ministeren var temmelig fast i kødet i sin erklæring her,

som jo var en afvisning, temmelig vidt, af den konservative ordfører, og det er jeg glad for. Ikke fordi jeg ønsker, at ministeren og hr. Aagaard skal være uenige, men fordi jeg ønsker, at der ikke skal skabes forvirring hverken her eller dér.

Derfor opfatter jeg hr. J. K. Hansens, den socialdemokratiske ordførers, besked om, at vi ikke mindst skal se grundigt på landanlæggene – her i landet altså, det kan jeg forstå – således, at hr. J. K. Hansen ikke drog i tvivl, at forbindelsens karakter over vand og under vand er fastlagt, og det har nok så sit forblivende derved. Jeg kan i hvert fald mærke, at ministeren og den socialdemokratiske ordfører er enige, og jeg er enig med dem også.

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Jeg vil gerne sige til både hr. Arne Melchior og hr. Ole Donner, at der absolut ikke er nogen uoverensstemmelse imellem ministeren og undertegnede i vurderingen af den aftale, der er indgået. Det, jeg gjorde, var en uddybning, efter at jeg havde henvist til det betækningsbidrag, som forligspartierne har afgivet. Man vurderer de henvendelser, der er kommet til udvalget, vi foretager en detaljeret besigtigelse og gennemgang af landanlæggenes linieføring, og vi tager det seriøst og arbejder. Men der skal ikke herske tvivl om, at vi har som udgangspunkt, at den aftale, der er indgået om kyst til kyst, er det, der står fast.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg havde ligesom en fornemmelse af, at debatten var ved at løbe af sporet. Jeg synes, at det ligger helt klart, og jeg går da ud fra, at alle har læst flertallets betækningsbidrag, hvor vi siger, at vi konstaterer, at lovforslaget er i overensstemmelse med den politiske aftale af 29. april 1991 om en fast forbindelse over Øresund, og at lovforslaget danner grundlag for en ratifikation af den dansk-svenske regeringsaftale af 23. marts 1991 umiddelbart efter lovforslagets vedtagelse. Det kan man så også læse ud af aftalen, som er optrykt i anlægsloven.

Vi slutter så vores betækningsbidrag med at sige, at »flertallet indstiller med disse bemærkninger, at lovforslaget uændret danner grund-

[J. K. Hansen]

lag for den fortsatte behandling, idet flertallet ønsker at påpege det nødvendige i, at behandlingen af lovforslaget fortsætter i udvalget efter 2. behandling . . .«, og så har vi angivet en lang række ting, som vi ønsker at gå videre med.

Man har kritiseret den høring, der var forrige onsdag; det var hr. Tommy Dinesen, der kritiserede den. Hr. Tommy Dinesen var til stede. Jeg kunne godt have ønsket, at fru Lone Dybkjær også havde været til stede ved denne høring. Det skal jeg såmænd ikke bebrejde fru Lone Dybkjær; der kan være ting, der har gjort, at fru Lone Dybkjær ikke har kunnet være til stede.

Men alligevel kunne jeg godt have ønsket det, for vi har også sendt dette referat ud, og i referatet står der også, hvem der har deltaget i denne høring, og jeg tror bestemt, at fru Lone Dybkjær vil sige, at de mennesker, der var til stede fra hendes tidligere arbejdsfelt, altså Miljøministeriet, er fuldt kvalificerede folk, altså folk, der er kvalificeret til at give os svar på de spørgsmål, som vi har stillet.

Det mener jeg i øvrigt også at vi har fået, og derfor mener jeg, at det papir, som vi har fået her, er et velegnet arbejdsgrundlag for det videre forløb. Jeg håber egentlig, at vi kan holde debatten inden for de rammer. Det er klart, at nogle er for og nogle er imod, men det må da være ud fra de linier, som vi har afstukket.

(Kort bemærkning).

Glønborg (KRF):

På baggrund af den betonmetode, som blev benyttet, da aftalen blev truffet, kunne man blive helt euforisk, da man sad og lyttede til hr. Aagaards indlæg.

Når man tænker på, hvor mange gange man egentlig besluttede at bygge bro over Storebælt, hvor mange gange man vendte og drejede den og tog en beslutning, og så gjorde man det ikke alligevel, fordi der alligevel viste sig et og andet, der gjorde, at det var bedst at lade være, så tænkte man jo: Er der nu en åbning på vej? Er der nu en mulighed for, at vi kan slippe for at få gennemført den helt forkerte beslutning, som et knebent flertal herinde har taget? Der er måske en chance!

Men så bliver man realistisk, når man hører ministeren sige noget, og så ihukommer man, at der er to partier mere, end dem vi har hørt, som også skal sige noget, så min beslutning er, at nu

vil jeg vente med at springe i luften af glæde, indtil jeg har hørt ordførertalerne fra de næste to partier i aftalen.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Til hr. J. K. Hansen vil jeg sige, at det var altså en syvendedel af den radikale gruppe, der var til stede. Jeg ved ikke, om en syvendedel af den socialdemokratiske gruppe var til stede ved den høring, med andre ord at der var mindst 10 Socialdemokrater, men det er klart, at vi naturligvis er nødt til at have en anden arbejdsfordeling end et parti på 70 medlemmer.

Det skal jeg så ikke sige mere om, men blot spørge ministeren, om ministeren ikke kan komme på talerstolen og tilkendegive, om der er mulighed for, at vi kan få lavet alternative undersøgelser omkring den aftale, der er indgået. Det har ikke noget at gøre med, at vi betvivler aftalen. Det er i orden, hvis et flertal har indgået den aftale. Det, vi andre gerne vil, er bare at få gennemarbejdet de alternative muligheder; de kunne jo dog også falde ud til aftaleparternes fordel. Jeg tror ikke på det.

Så vil jeg i tilknytning hertil spørge trafikministeren og regeringen: Er det sådan, at vi, der står med de alternative projekter, som ikke er gennemregnet, kunne få stillet medarbejdere til rådighed i den halvanden måned, der er tale om, sådan at vi også har en fair chance for at få nogle eksperter, der på vore præmisser gennemregner projekterne? Så ville der virkelig være kommet noget ud af denne debat, og jeg vil gerne bede trafikministeren allerede nu tilkendegive, om det kan lade sig gøre.

Svend Heiselberg (V):

Ja, jeg forstår godt, om nogle fristes til at fiske i rørt vande og lave lidt politik på sagen her. Det er klart, at når der skal laves et så stort projekt, så er der altid betænkelighed, og den betænkelighed kommer så til udtryk ved, at nogle forsøger at skabe lidt tvivl om, hvorvidt det, som man nu er blevet enig om, er rigtigt.

I Venstre har vi den opfattelse af den aftale, der er blevet lavet med den svenske regering, at den står fast. Den danner som sagt grundlag for den fortsatte forhandling, og den mener vi ikke der skal ændres ved.

Der er tale om et meget stort projekt, og jeg vil gerne sige, at ovre i Jylland er man lidt mis-

[Svend Højslev]

undelig på, at man skal investere så mange penge, som tilfældet er, herovre på Sjælland. Vi ville gerne, at samme beløb kunne blive investeret i et lignende anlægovre i Jylland. Nu kan vi jo ingen Øresundsbro lave derovre.

Så vil jeg også gerne sige ikke blot ministeren, men også udvalgsformanden tak for det meget store arbejde, de har gjort for, at alle parter kunne blive hørt, inden sagen gik til anden behandling.

Der har været adskillige samråd og deputationer; der har været en høring, hvor man havde mulighed for at stille alle mulige spørgsmål; og det blev der faktisk også. Så hvis man læser det digre værk, der ligger, vil man kunne blive klogere på nogle af de spørgsmål, der blev stillet. Det er faktisk spørgsmål, som er blevet besvaret af de eksperter, vi har ansat på området.

Vi mener i Venstre, at det er et godt projekt. Det vil give grundlag for, at der kan ske en positiv udvikling her på Sjælland. Det vil give grundlag for mange nye arbejdspladser, hvis man har initiativ til at følge det op.

Vi mener ikke, der er tale om forurening, hverken på den ene eller på den anden måde; tværtimod vil det højne vores miljø med hensyn til luftforureningen, og man er indstillet på, hvis der bliver problemer med Amager Strandpark, at der også her bliver skabt forbedringer.

Vi har været opmærksom på, at der har været synspunkter fremme om saltindholdet i Østersøen, og det er klart, at det er et område, som har vores interesse. Det er også noget, som er blevet berørt på de forskellige møder, vi har haft, og den høring, der har været, og vi er selvfølgelig indstillet på, at der skal sikres bedst mulige forhold også på dette område.

Ændringsforslagene må vi afvise, men ellers kan vi støtte overgangen til tredje behandling.

Tommy Dinesen (SF):

Der har i det sidste stykke tid – som ofte omtalt – svævet mange tal rundt om, hvad en boret tog tunnel vil koste. Jeg har taget nogle af de gamle rapporter fra før i tiden, for som fru Lone Dybkjær også har været inde på, har vi jo ikke den samme ekspertise i ryggen til at lave disse ting. Jeg har kigget lidt på beslutningsgrundlaget for sådanne ting.

I en af de gamle rapporter, som man f.eks. tog beslutningen om Storebæltsforbindelsen på grundlag af – den er fra 1982; det er selvfølgelig

nogle år siden, men man er ikke kommet så meget længere – står der: »Samfundsøkonomisk hævder biltogsløsningen sig som det markant mest rentable projekt af samtlige undersøgte.« Det sagde man dengang, og det er altså Ministeriet for offentlige Arbejder, der har lavet den.

Man kunne såmænd også godt tage den sidste rapport om de faste forbindelser, som kom i februar 1989 – det er sidste gang, man omtaler borede togtunneler – og det er lige meget, om man tager forureningen, om man tager støj, om man tager vandgennemstrømning, eller hvad man tager, så er den borede tog tunnel den bedste. Det er der ingen tvivl om. Og det er der heller ikke argumenteret imod, heller ikke under den høring, som hr. J. K. Hansen har været inde på. Der er ikke én, der har sagt, at borede togtunneler ikke er de bedste, de miljørigtigste.

Der har været noget interessant fremme om, at det koster noget med en 20–30 mia. kr. at lave en boret tog tunnel. Det er rigtig namnam for dem, der er modstandere af borede togtunneler, for så kan man se, at der skal skattepenge ind for at gøre det rentabelt.

Det er sådan set meget interessant, for det passer meget godt med prisen på selve den borede tunnel fra kyst til kyst, men derimod: Med hensyn til terminaler, rullende materiel, og hvad der skal bruges på land i København, passer tallene ikke. Det brugte jeg hele dagen på at gennemgå i går sammen med nogle, der har lidt forstand på det her, også dem, der har lavet CASA-rapporten. Jeg synes, at det er meget interessant at se, hvorledes det har udviklet sig.

Da vi for halvandet år siden diskuterede de faste forbindelser, altså den rapport, der ligger, var den borede tog tunnel altså med. Senere forsvinder den pludselig. Næste gang, vi diskuterer noget om faste forbindelser på Øresund i Folketinget, er den borede tog tunnel væk. Så tager CASA den op, arbejder videre med den, og nu står vi altså i den situation, at CASA har arbejdet videre på DSB's projekt. DSB siger, at det er noget værre skidt, som de selv har lavet for nogle år siden. Det er dér, den er endt. Det er beklageligt, at den borede tog tunnel helt er forsvundet. Sådan er det reelt sket.

Jeg talte før både om støj og møg. Jeg talte også med passagerer, for under den høring, vi havde her på Christiansborg, blev der over for mig sagt – det står også på tryk – at det da må

[Tommy Dinesen]

være en fordel at have en boret tog tunnel til biler, for når bilerne eller godset kommer op på toget, f.eks. i Sverige, bliver de i hvert fald ikke sat af i Danmark, hvis de skal til Tyskland. De bliver ikke sat af i Danmark for at komme over på lastbiler, det ville være komplet tåbeligt.

Her får jeg så at vide, at det slet ikke kan betale sig for DSB, og det vil jeg til hver en tid sige, at det ikke er rigtigt, for at sige det pænt. Selvfølgelig er det da en fordel for DSB at have tingene oppe på togene og kunne køre dem videre ned. Det er noget, der siger sig selv, og det ved alle, men alligevel fik jeg det modsatte at vide.

Da jeg så tallene 20–30 mia. kr. første gang, tænkte jeg, om denne biltogstunnel skulle forgyldes. Det er i hvert fald ikke det, vi går ind for, vi vil bare have en almindelig en i cement.

Ellers skal jeg koncentrere mig om de ændringsforslag, der er fra SF og Kristeligt Folkeparti. Når vi mener, at man skal tage den borede tog tunnel, er det selvfølgelig, fordi vi sammen med resten af verdens befolkning undtagen Socialdemokratiet, regeringen og CD er overbevist om, at det er den bedste løsning. Og det er ikke blevet modargumenteret nogen sinde. Vi har foreløbig fået at vide, at det bliver der ikke flertal for, og det må vi så tage med.

Et andet ændringsforslag, vi har stillet, er, at vi mener, at Østersølandene skal spørges først og give en tilbagemelding til Danmark, således at man ikke laver noget før da.

Nu er det ikke sikkert, at man kommer i den meget penible situation, som man kommer i på Storebælt, hvis Finland får ret, for så koster det nogle håndører, og så er det noget, der vil give problemer for faste forbindelser, ikke bare i Danmark, men i resten af verden for den sags skyld. Vi vil da godt hjælpe Folketinget, så det ikke kommer i den situation.

Man kunne tænke sig, hvis Østersøen bliver meget forurenede, hvis vandgennemstrømningen ikke kan komme til og fra Østersøen, og den bliver brakvandsområde – det er den delvis – at man kunne lægge sag an imod Danmark, selv om det måske ikke er Danmarks skyld. Derfor har vi stillet et ændringsforslag om det.

Vi mener også, at statsgarantien skal væk. Det mener vi, fordi vi godt vil have at vide, hvad den rigtige pris er på den faste forbindelse, som et flertal her i Folketinget er kommet frem til. Statsgarantien betyder, at den faste for-

bindelse, som der er flertal for, bliver milliarder af kroner billigere. Vi er naturligvis ikke imod, at kollektive forbindelser bliver billigere, men vi vil godt være sikre på, at det, der bliver sagt, passer. Hvis vi skal gå tilbage til Storebælt – den har jeg en vis forkærlighed for – kan man se, at den foreløbig er blevet 1,4 mia. kr. dyrere end det, man havde beregnet. Derfor vil vi godt have den reelle pris frem.

Det er også bemærkelsesværdigt, at man ikke har tænkt på de ansatte på de eksisterende færgeoverfarter. Jeg har nogle gange spekuleret lidt på, om vi, der er imod, har nogen indflydelse. Det er ikke, fordi vi er imod faste forbindelser, men vi er imod de løsninger til de faste forbindelser, vi får i dette land, og som hele Europa har gjort dårlige erfaringer med. Her tænker jeg selvfølgelig på vejdelene. Alle steder går man ind for togdele. Man går ind for, at godset skal over på skinner, at passagerer skal over på skinner, at vi skal have højhastighedstog, og hvad ved jeg, med undtagelse af Danmark.

Vi mener, at det er vigtigt, at disse ting bliver belyst, og at der ligger et ændringsforslag, som tager hensyn til de ansatte. Det gjorde man f.eks. med Storebælt, fordi man dengang diskuterede arbejdsløshed. Da havde vi heller ikke knap 300.000 arbejdsløse. Det har man efterhånden vænnet sig til, men det var et af argumenterne mod Storebæltbroen, så derfor kom det med dengang. Nu er det alene miljøet, der ligesom er argumentationen, når vi diskuterer faste forbindelser på Øresund. Derfor mener vi naturligvis, at de ansatte skal have nogle muligheder for at blive omskølet, for at få nogle fratrædelsesordninger eller for at genindtræde i job, og det bliver i hvert fald ikke nemmere at få arbejde, når man efterhånden får nedlagt de fleste færger i dette land. Derfor mener vi, at man i hvert fald kan give den håndsrækning til dem, der har været ansat i mange år på færgerne, og som har gjort et udmærket stykke arbejde.

Ole Donner (FP):

Ifølge betænkningen skulle Fremskridtspartiet her ved andenbehandlingen redegøre for dets stilling bl.a. til de stillede ændringsforslag. Om dem vil jeg godt starte med at sige, at vi ikke kan støtte ændringsforslag nr. 1. Vi siger ja til ændringsforslag nr. 2, som går på, at byggeriet af den faste forbindelse ikke må påbegyndes,

[Ole Donner]

for Østersølandene har meddelt, at de er indforstået med, at byggeriet igangsættes. Hvis det bliver vedtaget, kunne vi have det lønlige håb, at det ville være et stykke tid, inden de var færdige med deres betragtninger.

Ændringsforslag nr. 3, stillet af SF, om, at paragraffen skal udgå, kan Fremskridtspartiet også støtte. Det drejer sig om, at den statsgaranti, der stilles, ikke skal stilles. Til gengæld kan vi ikke støtte ændringsforslag nr. 4, det stemmer vi imod, ligesom vi også indstiller selve lovforslaget til forkastelse.

Fremskridtspartiet havde gerne set, at der havde været en folkeafstemning om Øresundsforbindelsen. Hvis en folkeafstemning havde vist, at der var flertal i den danske befolkning for, at der skulle opføres en skattefinansieret fast forbindelse over Øresund, ville vi selvfølgelig have rettet os efter en sådan folkeafstemning. Da det ikke er sket, må vi sige, at hvis der skulle være en fast forbindelse over Øresund, mener vi i Fremskridtspartiet, at den skulle være privatfinansieret.

Men det har der altså ikke været mulighed for, men vi synes, at den procedure, der har været i forbindelse med hele denne sag, har været helt forkert. Vi mener, at det er en politisk studehandel, der har fundet sted, og vi var ligesom Kristeligt Folkeparti også på et tidspunkt her i dag ved at springe i luften af glæde, da det lød på den konservative ordfører til, at nu var man virkelig indstillet på, at nu skulle der måske ske en ændring i hele dette projekt. Det fik trafikministeren ret hurtigt sat på plads, og vi fik så konstateret, at alt det gas, der skal finde sted i løbet af sommeren, hvor vi skal have høringer, og hvor vi skal holde store offentlige møder, og hvor eksperter skal komme med beregninger og projekter osv., overhovedet intet er værd. Det er kun for at få det til at se ud, ligesom der nu virkelig sker noget.

Så det med at sommerens debat måske skulle kunne påvirke noget som helst, tror vi desværre ikke på. Man får helt tårer i øjnene, når man læser det betænkningssbidrag, hvor der står, at forinden endelig stillingtagen til lovforslaget vil flertallet foretage en nærmere vurdering af henvendelserne til udvalget. Vi har forsøgt at få at vide, hvad der ligger i det, men det, der er kommet ud af debatten, viser, at der overhovedet intet ligger deri.

Det er mere interessant at se, hvad der står lidt længere oppe i betænkningen, nemlig at man har konstateret, at lovforslaget er i overensstemmelse med den politiske aftale, der er indgået 29. april 1991. Det vil sige, at det er det, man taler om, det er det projekt, det kommer til at køre efter, og så kan vi holde lige så mange møder, vi vil, fra nu af, og til vi bliver indkaldt i august. Der sker ingen ændring.

Vi synes som sagt, at hele debatten burde have foregået på en helt anden måde. Vi synes ikke, man har taget hensyn til miljøet. Jeg synes, det var et meget morsomt indslag, hr. J. K. Hansen havde med decibelmåleren, for vi har tidligere her fra talerstolen postuleret, at det eneste hensyn, man har vist miljøet, er, at man sætter en høj decibel og sætter 300 mio. kr. af for at imødegå de eventuelle gener, der måtte komme ud af projektet. Jeg er lidt spændt på at se, hvor højt man nu sætter det decibeltal, fordi hr. J. K. Hansen anskueliggjorde, at der var en meget stor decibel herinde i Folketinget. Hr. J. K. Hansen har jo siddet her i mange år og vil sikkert postulere, at det skader ikke, at der er en høj decibel, så man kan jo godt sætte den lidt op.

Økonomien er man ikke rigtig begyndt at regne på endnu. Man gør stort set bare det, at man afviser de tal, der kommer frem, og så siger man, at hvis det ser ud til at blive for billigt med et alternativt projekt, regner vi også de landanlæg med til det og det, og man tager tog og lidt mandskab og sådan lidt og lægger på, og så bliver det i hvert fald dyrere end det projekt, der ligger.

Selve selskabsopbygningen og hele projektets start har jeg tidligere kritiseret, så jeg vil gemme krudtet til den debat, som skal foregå i de næste par måneder.

Men som sagt vil vi indstille forslaget til forkastelse.

Arne Melchior (CD):

Jeg vil da udtrykke tilfredshed med, at hr. Ole Donner ikke sprang i luften af glæde, for sikke et udslag, det ville have givet på hr. J. K. Hansens decibelmåler. Nu er støj og decibel og alt det dér nogle flydende begreber, for hvis man spiller Mozart – eller selv Lumbye – for slet ikke at tale om Wagner, udvikles der knægame også en masse – undskyld, det var vist ikke så pænt et ord – decibel, men det siger ikke no-

[Arne Melchior]

get om, hvordan menneskene fornemmer denne støjstyrke, for det er alt efter arten, tidspunktet, stedet osv. Dog er jeg ganske tryk ved, at hr. J. K. Hansens målinger er bedre end hr. Glønborgs regneevner. Han fandt nemlig i en kort bemærkning heroppefra ud af, at der er knebent flertal for Øresundsforbindelsen. Det knebne flertal er altså på 140 ud af 179, eller måske 145 ud af 179 mandater, og hvis det er på den måde, beregningerne foregår i Kristeligt Folkeparti, kan man hurtigt gå galt af salmenumrene.

Denne debat, som ikke er beregnet til at flytte ret meget, men som altså formelt skal til, skal jeg fra CD's side kun anvende til en enkelt lidt principiel betragtning.

I disse år bygger og kommer vi til at bygge tre meget store trafiklanlæg, der fører hen over vand. Jeg behøver vist ikke nævne for den undrende forsamling, hvad det er for tre, jeg tænker på, og det giver heldigvis beskæftigelse til mange mennesker med forskellige uddannelser og forskellige opgaver, det er dejligt. Samtidig skabes der også beskæftigelse til de professionelle protestanter, som altid rykker ud, når der skal opføres et eller andet, som er lidt anderledes end det, man har opført før. Jeg tænker med salig hukommelse på hr. Tommy Dinesens folkebevægelser imod Storebæltsforbindelsen, hvor han sammenkaldte til møder i henholdsvis Nyborg og Korsør. Jeg tror, at det ene sted kom der 40 og det andet sted kom der 65, de halve var hr. Tommy Dinesens egne udkommanderede tropper, så noget meget bredt folkeligt var der vel ikke ved den lejlighed.

Nu er der ingen grund til at protestere derover mere, for nu kører det altså, men heldigvis har vi da det næste anlæg, og så kan man mobilisere igen, og det er jo noget lettere at få københavnere, altså storbyboer, ud på barrikaderne, end det er med de fredelige vestsjællændere og fynboer, så der skal da nok komme nogle møder. Jeg var til et i går i en faglig kreds. Det var Ingeniør-Sammenslutningen, der havde indkaldt til møde om dette Øresundsprojekt, og ud over talerne og bestyrelsen var der 14 mennesker. De, som det angår, og som virkelig skulle møde frem og bruge et par timer fra kl. 5 til kl. 7, som det var planlagt, kunne nok have ofret dem, hvis det havde nogen interesse. Så det varer nok ikke så længe, før proteststrømmene også holder op; men heldigvis vinker jo Femern-

forbindelsen ude i fremtiden, og der bliver noget med nogle store hotelbyggerier ved havnefronten i København, og der er noget med et højhus i Århus, så jeg er sikker på, at alle grædekonerne med overgrædekongen hr. David Rehling i spidsen såmænd nok skal blive holdt beskæftiget af alle disse konstruktive og fremadrettede projekter, som Folketinget er så fri at gå i gang med med altså et meget stort flertal bag.

Havde disse kræfter regeret i Danmark for nogle hundrede år siden, havde Danmark højst sandsynligt været ubeboet i dag, eller også havde der været nogle i jordhuler. At man skulle kunne få lov at bygge sådan et stort, rundt skrummel som Rundetårn må anses for absolut utænkeligt, at man på Rådhuspladsen ved siden af Tivolis yndigheder og H. C. Andersens bronzestatue, som dog først er sat derhen senere, skulle få lov at smække et tårn på 105 m op ved dette århundredes begyndelse ville have været ganske utænkeligt for disse mennesker, som tænker i jordhulehøjde og maksimalt i hvert fald kan svinge sig op til nogle kæmpehøje, som også ville blive forbudt, fordi de skæmmer landskabet.

Jeg har tilladt mig at benytte min taletid, som jeg ikke engang udnytter mere end halvt, til disse betragtninger, for alt det tekniske, økonomiske og miljømæssige har vi dels været igennem, og dels skal vi tygge drøv på det nu i det, som pressen kalder Folketingets lange sommerferie. Der går ikke en dag, uden at man læser eller hører det adskillige gange i artikler, læserbreve og kommentarer, og til lykke da med det, men jeg skal love hr. J. K. Hansen, vort Trafikudvalgs udmærkede formand, at komme til stede i hvert fald til nogle af møderne. Jeg vil langtfra love at komme til dem alle, men alt nyt materiale der måtte komme frem, og alle, der vil gæste udvalget, skal jeg selvfølgelig høre på med fordomsfrihed og interesse, og så glæder jeg mig til den 14. august, når vi får sat streg under beslutningsprocessen; det bliver atter en glad dag i Dannevang.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes, det er meget underholdende at høre hr. Arne Melchior, og jeg kan forstå, at man efterhånden står som professionel demonstrant.

[Tommy Dinesen]

Jeg synes, at hr. Arne Melchior strammer den lidt. Det drejer sig fra CD's side ikke så meget om det, vi diskuterer, kan jeg forstå, men jeg har ærlig talt brugt meget tid og deltaget i mange møder for at gøre folk opmærksom på, at tiden med færgefart nok var ovre. Jeg har også brugt meget tid på i mit parti at få det til at sige ja til borede togtunneler både under Storebælt og under Øresund. Vi er også begyndt at diskutere det om Femern. Da jeg blev indkaldt til det første protestmøde om Øresund, sagde jeg, at det var nok bedre at diskutere Femern, for dette løb var kørt.

Hr. Arne Melchior kan godt sige, at det bare er noget, vi gør, hver gang der er et eller andet, og det er sådan set lidt kedeligt. Jeg har også deltaget i mange møder, hvor nogle har sagt, at de ville have færger og ditten og datten, også andre grupper end SF, og jeg har sagt, at jeg troede, det var passé. Det, det drejer sig om, er ærlig talt, at vi kommer med, hvad angår trafikken i Europa og i Danmark. Det er det, jeg har prøvet at argumentere for, og det kan hr. Arne Melchior synes bare er det sædvanlige. Det kan godt ærgre mig, hr. Arne Melchior, men sådan er det nu engang.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Tak da til hr. Tommy Dinesen for den centring. Jeg nævnte kun hr. Tommy Dinesen i forbindelse med én folkebevægelse, men på begge sider af Storebælt var jeg da på sand grund, det vil hr. Tommy Dinesen vel ikke benægte. Mine mange bemærkninger om dette gik i øvrigt ikke på, at hr. Tommy Dinesen personlig eller SF's folketingsgruppe skulle være de værste demonstranter eller de mest professionelle. Jeg nævnte et helt andet navn og en helt anden bevægelse ved den lejlighed, og jeg er da glad for, at hr. Tommy Dinesen er blevet så realistisk i den senere tid. Jeg har for øvrigt altid følt en dejlig forståelse og trods visse uenigheder overensstemmelse med hr. Tommy Dinesen i måden at tackle problemerne på. Jeg er da glad for på givet foranledning at kunne sige dette atter en gang. Jeg tror, jeg har sagt det heroppefra tidligere.

I øvrigt er det da rigtigt, at færgefart – vi får da en del færgeruter mange år frem – har været en væsentlig del af dansk kulturmønster, vist har det da så, ligesom hestevognene har været.

Hr. Tommy Dinesen og jeg er altså enige om, at man altså ikke bare kan blive ved med det, ligesom man ikke kunne have Danmark som eneste bilfrit land, for så ville vi være blevet agterudkørt i konkurrencen for længe, længe siden.

Jeg er glad for hr. Tommy Dinesens erklæring om, hvor konstruktivt han ser på det; så er der altså kun nuanceforskelle imellem os, og det er altså så det, vi skal undersøge nærmere både ved dette projekt og ved kommende projekter. Det tager ikke noget fra den kritik imod de professionelle protestanter og grædekoner, som jeg var så fri at kalde dem, som opererer, hver gang der skal ske noget af den art.

Lone Dybkjær (RV):

Inden jeg direkte skal kommentere ændringsforslagene, skal jeg komme med et par almindelige betragtninger, som også giver en slags svar på ændringsforslagene.

Det Radikale Venstre mener, at inden man træffer beslutninger af denne størrelsesorden, og det er jo ganske mange milliarder, man sætter på plads her, ville det være ønskværdigt, at man havde et ordentligt beslutningsgrundlag også for alternativerne.

Jeg kan endnu mindes her for en times tid siden, hvordan den borgerlige side af Folketinget kunne bruge tid på, at man gav en bevilling til Søfartsmedicinsk Institut på 1,9 mio. kr. hvert år i en 3-års-periode, det er 6 mio. kr. Når det drejer sig om en sådan forbindelse her, siger man bare sådan, ikke noget med alternativer og ikke noget med noget som helst.

Man kan mene, at Det Radikale Venstres holdning er idiotisk, men vi synes, at sådan noget bør være til stede. Sådan er vi altså skruet sammen, det er en del af vores måde at arbejde på. Jeg må sige, at jeg synes, at 1960'erne har lært os, at det nu engang er klogt, at man faktisk ved, hvad det er, man beslutter. Nogle af dem, som var med til at træffe beslutning om Risø, nogle af dem, der var med til at træffe beslutninger om Danmarks Tekniske Højskole osv., vil, hvis de går tilbage, sige, at der ikke var noget økonomisk grundlag. Det var de mest utrolige ting, man satte i gang i 1960'erne, fordi man troede, der var penge nok. Vi har den opfattelse nu, at der ikke er penge nok. Vi har også den opfattelse, at ud over den økonomiske side er der kommet en ny dimension til, nemlig den miljømæssige side. Vi mener, at det fører til, at

[Lone Dybkjær]

man simpelt hen er nødt til at vurdere nogle økonomiske og miljømæssige sammenhænge i forbindelse med projekterne og se, om der er alternative projekter, der får nogle mere hensigtsmæssige krydspunkter for økonomi og miljø.

Derfor vil vi utrolig gerne have lejlighed til at vurdere disse alternative projekter. Det kan godt være, at det er gammeldags. Det er utrolig meget nemmere – det skal jeg vende tilbage til – hvis vi bare kan træffe beslutninger som »det ønsker vi«. Det skal jeg lige sige et par ord om til regeringen til sidst.

Det, jeg har sagt her og nu, har jeg sagt, fordi vi har den holdning til ændringsforslagene, som vi har. Vi synes faktisk ikke, at grundlaget for en boret jernbaneforbindelse er klarlagt. Derfor synes vi, at det bør klarlægges, før vi opfordrer regeringen til at optage forhandlinger med den svenske regering. Det kan man også synes er en mærkværdig måde at håndtere tingene på, men sådan er vi nu. Når det drejer sig om ting, som vi umiddelbart måske nok har mere sympati for, synes vi også, at vores sympatier skal være belyst. Det mener vi ikke den borede jernbaneforbindelse er, og derfor undlader vi at stemme til den.

Når det drejer sig om det subsidiære forslag, nemlig at Østersølandene har meddelt, at de er indforstået med det, synes vi naturligvis, det er en god ting, at Østersølandene meddeler, at de er indforstået med byggeriet, men det fritager ikke os danskere for ansvaret. Derfor synes vi, at det er en lidt underlig omvendt måde at gøre tingene på. Også derfor undlader vi at stemme.

Når det drejer sig om statsgarantien, er vi enige i de økonomiske betragtninger, som også SF har gjort om, at økonomien ikke er i orden. Vi må bare på den anden side sige, at hvis vi går ind for sådan en forbindelse, vil vi nok principielt mene, at det er rigtigt, at der er statgaranti bag den. Derfor undlader vi også at stemme her, fordi vi er enige i, at man bør kigge på økonomien, men vi er på den anden side enige i, at når man bygger en sådan forbindelse, så skal den være statsgaranteret. Det tror jeg sådan set også SF mener, det er mere en måde at få fremprovokeret nogle beregninger på. Der har vi altså en lidt anden opfattelse af, hvordan det skal gøres.

Om stk. 4 vil vi sige, at det lyder umiddelbart fornuftigt. Det har vi ikke fået arbejdet så me-

get med. Vi synes i øvrigt også, at regeringen bør komme med et svar, og det går vi også ud fra at den kommer med. Derfor undlader vi på det her tidspunkt at stemme, men vi er villige til at arbejde videre med det spørgsmål i den kommende tid.

Det, der er helt afgørende for mig nu, er at få trafikministeren til at sige på talerstolen, om vi får mulighed for at få nogle alternativer udregnet på et realistisk grundlag, og om vi, der er tilhængere af en undersøgelse – jeg vil ikke engang gå så vidt, at jeg vil sige tilhængere af andre forbindelser – kan få at vide, hvad de alternative forbindelser vil indebære miljømæssigt og økonomisk. Det er jeg sådan set principielt af demokratiske grunde. Jeg synes, at det er vigtigt, at vi har det beslutningsgrundlag.

Sådan som det er i øjeblikket, kan partierne bag aftalen postulere, at det er den eneste tænkelige mulighed, og så undgår man at få en drøftelse af, om det nu er hensigtsmæssigt med vej og jernbane på den måde, man foreslår her. Det er fint, man undgår fuldstændig diskussion, for man siger bare, at det er den eneste mulighed. Jeg synes, det havde været fair, hvis aftalepartierne sagde: Vi er fuldstændig ligeglade med, hvad det koster, vi vil gerne gøre miljøet så godt som muligt – det er sådan set det, man siger – og så vil vi i øvrigt have den forbindelse, det tror vi er god. Det er helt i orden. Jeg synes, det er fint nok, og det er sådan set det, man gør, men man gør det bare ved at postulere, at det er mere økonomisk og miljømæssigt fornuftigt end noget som helst andet, uanset at det ikke er dokumenteret.

Og så vil jeg sige til regeringen, at Det Radikale Venstre føler sig frigjort fra en lang række hensyn til den borgerlige regering, når man bare uden videre kan banke det af sted, uden at der bliver alternative muligheder for at se, hvad det egentlig er, det betyder. Vores holdninger vil også i fremtiden blot være – nå, jamen det her mener vi er rigtigt. Det er sådan set ligegyldigt, hvad det koster, og hvad det indebærer. Vi mener bare, at det er rigtigt, at regeringen kommer med alternativer. Derfor er det langt mere alvorligt, end jeg tror regeringen helt er klar over, i hvert fald i samarbejde med Det Radikale Venstre, men det kommer vi tilbage til ved forskellige lejligheder.

Jeg mener, at dette er med til at forvride den politiske debat. Jeg mener, at det er med til at

[Lone Dybkjær]

nedgøre demokratiet. Fru Mimi Jakobsen var i går inde på, at tonen herinde var med til at nedgøre demokratiet, og det er jeg fuldstændig enig med hende i, men jeg mener sandelig også, at sådanne konkrete eksempler som dette er med til at nedbryde demokratiet. Det, at man ikke kan få en reel demokratisk debat forstået på den måde, at man ikke kan få lov til at stille alternativerne op, realistisk vurderet, i forhold til denne beslutning, så det bliver rene postulat, man står og slynger i hovedet på hinanden, er meget usundt for den demokratiske debat. Hele den hastige måde, det gøres på, over for en befolkning, hvis vi endelig skal bevæge os uden for dette hus, er også totalt uacceptabel. Jeg fatter stadig ikke og har aldrig fået svar på, hvorfor det hastede så meget, at man ikke havde tid til at få tingene gennemregnet, at man ikke havde tid til at tage en fornuftig dialog. Den måned, man giver her i sommerperioden, er bare at gøre folk til grin, medmindre man kan sige ja til de af mig stillede spørgsmål om alternative beregninger vedrørende ekspertbistand. Så det er simpelt hen rent til grin. Hvis man mener, at projektet er så godt, fatter jeg ikke, at man ikke synes, det er fint, at man får det gennemregnet. Når man synes, det er så godt og så rigtigt og man mener, at det hænger så fint sammen, som man gør, må det naturligvis også kunne tåle en nærmere analyse.

Så mit indlæg er altså ikke en protest imod en fast forbindelse, for Det Radikale Venstre har været tilhænger af en fast forbindelse, men det er en protest imod måden, det gøres på, og den måde, man tilsidesætter nogle mindretal på, blot fordi de mener, at vi skal have belyst grundlaget for beslutningen, før beslutningen træffes.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Nu har jeg både i dag og under førstebehandling af dette forslag hørt fru Lone Dybkjær tale om »et ordentligt beslutningsgrundlag«. Kan vi ikke få at vide, hvad det egentlig er, fru Lone Dybkjær mener med et ordentligt beslutningsgrundlag? Det står i bemærkningerne til lovforslaget, men det kunne jeg lige så godt have skrevet, som ministeren kunne, for vi er da nogle stykker, der har fulgt med hele vejen frem, til denne beslutning blev taget.

Jeg skal såmænd ikke gå så langt tilbage, som man gør i bemærkningerne. Jeg skal gå tilbage til den 12. juni 1986. Jeg ved godt, at De Radikale ikke var med i beslutningen om Storebælt, men den 12. juni 1986 skrev vi i den politiske aftale om Storebælt, at man skulle gå i gang med at undersøge og træffe beslutning om Øresund. Vi satte et embedsmands- og teknisk apparat i gang, vi fik en 1987-rapport, og vi fik en 1989-rapport. Og så må jeg selvfølgelig indrømme, at det somme tider kan gå lidt stærkt i et folketingsår, hvor der er valg, men vi var begyndt på dette her allerede i begyndelsen af 1990, vi var i fuld gang med det. At beslutningsgrundlaget så først blev gjort færdigt efter valget den 12. december 1990, er noget andet.

Men kan vi da ikke få at vide, hvad det er, man efterlyser med »et ordentligt beslutningsgrundlag«? Jeg kan simpelt hen ikke forstå, hvad fru Lone Dybkjær mener.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Et ordentligt beslutningsgrundlag er jo bl.a., at man har fået beregnet de alternative muligheder – og de alternative muligheder er bl.a. en boret jernbaneforbindelse, en biltogsforbindelse, måske en boret jernbanetunnel kombineret med fortsat færgefart, hvad man også godt kunne forestille sig var realistisk – under de samme økonomiske og miljømæssige forudsætninger. Man kan jo også godt regne tingene igennem på en anden måde end lige præcis, som det er gjort her.

I og for sig skulle det ikke være så sørens indviklet. Det, vi bare gerne vil have lov til, er at kigge på trafikprognoserne og se, hvad de betyder miljømæssigt. Hvad betyder det regionalt, og hvad betyder det globalt? Hvad ville de forskellige alternativer betyde, hvad betyder det økonomisk, og hvordan får vi det til at hænge sammen?

Der er utrolig mange påstande i denne debat. Lad os tage én af dem, som ikke direkte har noget med luftforurening at gøre, f.eks. betydningen for den regionale udvikling. Det er altså, som om man forestiller sig, at folk vil køre frem og tilbage i bil – 320 kr. hver vej – for at gå i biografen på henholdsvis den ene og den anden side af Øresund. Det er jo simpelt hen ikke et realistisk grundlag at diskutere de her ting på. Lad os dog lægge det frem!

[Lone Dybkjær]

Hvis man f.eks. vil sige: Vi synes, det er fint med den forbindelse, så lad os gøre det. Det kan der da godt argumenteres for, og så må vi andre bare sige, at vi gerne vil kende prisen. Vi vil i hvert fald gerne som nogle af dem, der har været regeringens parlamentariske grundlag, sige, at hvis regeringen kan håndtere dette her på denne måde, ja, så vil vi altså håndtere andre ting tilsvarende.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når hr. J. K. Hansen bruger Storebæltsforliget og siger, at der stod i den aftale, at man skulle have en fast forbindelse over Øresund, så er det rigtigt, men det er der ikke mange andre end dem, der har læst loven, der er klar over.

Men tilsvarende står der jo altså i Øresundsforliget, at man skal have en Femernforbindelse. Betyder det så, at de forligspartier, der står bag Øresund, også står bag en Femernforbindelse?

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Til det sidste skal jeg sige, at nu bør hr. Tommy Dinesen altså læse aftalen rigtigt og ganske, som det står. I øvrigt bør hr. Tommy Dinesen også læse svaret på det spørgsmål, som Trafikudvalget har stillet til trafikministeren. Så får hr. Tommy Dinesen fuldstændigt svar på det.

Fru Lone Dybkjær kører frem med, at man mangler undersøgelser. Både 1987-rapporten og 1989-rapporten indeholdt jo ting om alternative løsninger og alternativ linjeføring, det er der jo ikke nogen tvivl om, men nu sår fru Lone Dybkjær så tvivl om, om trafikprognoserne holder. Jamen lad os så tage den biltogsløsning, som SF taler så varmt om. Det kunne jeg også, hvis vi kunne få økonomi i det, så var det en fantastisk god løsning – hvis vi så i øvrigt kunne få et flertal for den. Det er nogle personlige betragtninger, jeg har. Men jeg er blevet overbevist om, at der ikke er økonomi i en biltogsløsning. Det har jeg måttet acceptere.

Men lad os så tage trafikprognoserne. Hvordan ville Det Radikale Venstre og SF egentlig få økonomi i en biltogsløsning, når der ingen biler er? Jeg tror da næppe, at bilisterne skulle være mere fristet til at tage med et tog, end de skulle være fristet til at køre over. Så tror jeg så-

mænd, de ville køre over Helsingør-Helsingborg. Det har vi også fået nogle svar om i Trafikudvalget.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Det var interessant at høre, at det var afgørende for Socialdemokratiet, da de sagde ja til denne her løsning, at der ikke er økonomi i alternativet, en boret tunnel. Det betyder jo så, at Socialdemokratiet nu sammen med Det Radikale Venstre og SF og vel også Fremskridtpartiet og Kristeligt Folkeparti vil sætte ind på at få lavet en seriøs vurdering af økonomien i en boret tunnel. Ja eller nej, vil Socialdemokratiet se en seriøs vurdering af økonomien i en boret tunnel? Er det det, vi skal bruge de næste 1½ måned til? Ja eller nej?

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Nu skal man altså ikke drage forhastede konklusioner fra denne talerstol. Bare fordi jeg i et svar på en kort bemærkning nævner nogle personlige betragtninger, bør hr. Gade altså ikke med det samme træffe forhastede konklusioner. Det beder jeg om at hr. Gade ikke gør.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Nu er vi i en helt speciel situation. Socialdemokratiets ordfører fortæller her, at han personlig var interesseret i at undersøge økonomien i en boret jernbanetunnel med biltog, men Socialdemokratiet er det ikke. Vi startede med at høre, at De Konservative sagde noget andet end trafikministeren, og nu har vi altså hørt, at den socialdemokratiske ordfører siger noget andet end Socialdemokratiet. Hvor er vi egentlig henne i denne diskussion?

Er det, fordi en hel masse partier i dag er mere optaget af at dække diskussionen til, af at se ud, som om de er åbne, men ikke i realiteten ønsker at være åbne? Hvis det er det, hele projektet handler om, er det jo sådan set en skidt dag for folkestyret.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Jeg opfattede hr. J. K. Hansens bemærkning

[Lone Dybkjær]

ger sådan, at hr. J. K. Hansen sagde, at de selvfølgelig var helt personlige. Der er jo ført adskillige diskussioner i demokratiets historie om, hvornår man optræder som person, hvornår man optræder som ordfører, og hvornår man optræder som minister og al den slags. Men i hvert fald var hr. J. K. Hansens personlige opfattelse, at han i og for sig var tilhænger af en biltogsforbindelse, men han var blevet overbevist om, at der ikke var økonomi i den. Kan vi så ikke godt fra hr. J. K. Hansen få tilsagn om, at vi undersøger den biltogsforbindelse?

Jeg har ikke på nuværende tidspunkt taget stilling til en biltogsforbindelse, vil jeg gerne sige. Jeg har sagt, at jeg synes, at det er helt utroligt, at man træffer beslutning om at bruge omkring 20 mia. kr. – om de så finansieres på den ene eller den anden måde, er det jo trods alt penge, ikke bare pappenge eller papirpenge – uden at man har belyst tingene.

De partier, der er så interesseret i det her, må da også være interesseret i, at tingene er belyst. Hvis de ikke er interesseret i at få det belyst, så må det enten være, fordi projektet er dårligt, eller fordi de ikke vil være projektet bekendt under en eller anden form, men gerne vil postulere, at det er det eneste saliggørende. Det er det, jeg ikke kan forstå.

Jeg regner med, at på et tidspunkt vil jeg også fra trafikministeren få en slags svar på nogle af de spørgsmål, jeg har stillet, og som jeg i hvert fald gerne vil have svar på, men jeg synes ikke, der er nogen grund til, at vi spilder hinandens tid i dag med at besvare alle disse spørgsmål.

Jeg har været samtlige bilag igennem. Jeg er ikke dybt imponeret over svarene, bliver jeg nødt til at sige. Med al respekt for apparaterne så er apparaterne jo altså sådan, at de i rimeligt omfang svarer, som ministeren ønsker det – kort eller langt, mener jeg. Jeg mener ikke, at de fordrejer sandheden, men de svarer kort eller langt. Jeg vil gerne have et kort svar – det har jeg dog også sagt, dengang jeg selv var minister – og derfor er jeg ikke imponeret over de svar, der er kommet.

Det er vigtigt for mig at få at vide: Er det bare pjat? Er det bare linieføring imod et projekt, vi i øvrigt ikke er tilhængere af, fordi vi ikke kender alternativerne, eller er der reel mulighed for at komme dybere til bunds i denne sag?

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Trafikministeren vil få ordet som den sidste i første omgang af debatten. Nu har hr. J. K. Hansen ordet for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg skal bare sige til fru Lone Dybkjær, at Det Radikale Venstre jo kan stille alle de spørgsmål, de vil, i Trafikudvalget. Der er stillet mange spørgsmål i udvalget i denne sag, og det går jeg ud fra at også Det Radikale Venstre har medvirket til, og det kan man altså fortsætte med, for behandlingen af lovforslaget fortsætter dér.

Vi har haft en deputation fra et konsulentfirma, der kalder sig Idéoplæg Øresundsforbindelsen fra Innovation-Strategy-Management, og også denne henvendelse er sendt til Trafikministeriet til kommentarer. Vi har ikke fået svaret endnu. På den måde arbejder vi altså i Trafikudvalget, kan jeg sige som formand for dette udvalg. Alle de henvendelser, der kommer, bliver naturligvis seriøst undersøgt, ingen tvivl om det.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Fru Lone Dybkjær for en kort bemærkning, og så har jeg indtryk af, at det vil være forsvarligt på nuværende tidspunkt at lukke af for korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Der er da ingen tvivl om, at man kan stille alle de spørgsmål, man vil, sådan er proceduren nu engang, og man kan få alle de svar, der passer til det, som man ønsker, for nu at sige det, som det er. Jeg siger ikke dermed, at der svares forkert, men vi ved jo alle sammen, at man kan gå mere eller mindre dybt i svarene på nogle spørgsmål – det behøver vi i hvert fald ikke at holde hemmeligt for hinanden, det ved vi.

Det, jeg spørger om, er: Kan vi få belyst sagen på en sådan måde, at alternativerne stilles ligeværdigt op over for hinanden? Det er det eneste interessante i denne debat, og det regner jeg med at jeg får et svar på fra ministeren, inden vi afslutter i dag.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Ja, når det bliver ministerens tur.

Glønborg (KRF):

Jeg må jo indrømme hr. Arne Melchior, at jeg gjorde mig skyldig i en fortalelse i min forrige korte replik, da jeg talte om et knebent flertal. Jeg under gerne hr. Arne Melchior den lille sejr i de kvikke replikker her, hvis jeg så bare kunne blive fri for, at han sejrede i den endelige sag. Jeg må jo erkende, at risikoen er stor for, at hr. Arne Melchior sejrer, for den betegnelse, jeg egentlig burde bruge om flertallet, er jo, at det er et firkantet flertal. Og det er ikke blot, fordi der er 4 partier i det, men det er et udtryk for den holdning, som ligger hos det flertal, som har truffet beslutningen. Men den kritik har vi fremført, og jeg skal ikke træde mere i den.

Ved førstebehandlingen brugte jeg også en del tid på at argumentere imod Øresundsbroen med miljøargumenter. Jeg skal ikke gentage disse argumenter her. Det betyder ikke, at jeg ikke anser dem for at være særdeles vigtige. Jeg mener, at det er en meget, meget alvorlig miljørisiko, vi udsætter vore omgivende farvande for med dette.

I dag står vi så i den situation, at Kristeligt Folkeparti sammen med Socialistisk Folkeparti har fremsat 3 ændringsforslag, som jeg synes det ville være rimeligt at se meget seriøst på, og som det endda ville være rimeligt at stemme for.

Det første, forslaget om at lave det hele om til en boret tog tunnel, er jo nok det mest revolutionerende. Argumenterne fra min side i dag skal mest være af trafikpolitisk art. Jeg mener, det er en kendsgerning, ethvert fornuftigt menneske, som ser på, hvordan vi bærer os ad med at fragte personer og gods frem og tilbage og igennem dette land, kan se, at det ikke bliver ved med at gå, at vi efterhånden har fået så stor en del af gods- og persontrafikken over på vejene, som vi har. Det er alt for stor en del af den. Vi skal i fremtiden, hvis vi vil bære os ansvarsbevidst ad, have flyttet noget mere af den trafik over på skinner. Der er klare miljømæssige gevinster at hente ved at flytte folk og gods på skinner. Der er også energimæssig gevinst ved det.

Og når man så tænker på, hvor ulykkerne sker, tænker på sikkerheden med hensyn til persontransporten på skinner og på veje, jamen så er der da ingen tvivl; vi vil få en betydelig større sikkerhed rent fysisk for menneskenes kroppe, men vi vil sandelig da også få en psykisk meget, meget mere tryk tilværelse, hvis

mange flere af os lod os befordre på skinner i stedet for at ligge og flintre rundt i biler, som vi gør.

Jeg mener, ethvert fornuftigt menneske kan se behovet for at få flyttet mere over på skinner. Nu lever vi jo ikke i et samfund – heldigvis da – hvor man kommanderer folk til den slags og siger, at så skal det være sådan. Næ, vi lever i et samfund, hvor ansvarsbevidste politikere sørger for de rigtige tilskyndelser til folk om en i alle måder hensigtsmæssig adfærd. Vi tilskynder ved vores takspolitik, ved afgifter og tilskud, og naturligtvis skal vi også gøre os klart, at vore anlægsprogrammer har en tilskyndende virkning i de kommende år.

Når vi anlægger en bro i stedet for en togtunnel, jamen så har vi da hverken hjerne eller hjerte med i sagen, hvis vi ikke gør os klart, at der deri ligger en klar tilskyndelse til at bruge vejene i stedet for skinnerne. Jeg vil påstå, at det er bagstræberisk, når man ser fremad; jeg ved godt, at udviklingen er gået sådan, og det er så populært og så dejligt altid bare at løbe med udviklingen, som den er i øjeblikket. Folk elsker at køre i biler, men jeg er sikker på, at det lykkes at få også en anden holdning frem i fremtiden.

Jeg tror virkelig, at med den udbygning, som man er i gang med nu af tog, vil folk komme til at elske togene i de kommende år, og derfor er der altså fremtid i at tilskynde til trafik på skinner. Vi er i gang med at opbygge et godstransportsystem, hvor det er nemt at kombinere at flytte gods på skinner over de lange strækninger og på biler ud i hjørnerne på de korte strækninger. En sådan opbygning af et containersystem med opbygning af udmærkede godsterminaler rundt omkring, hvor det er nemt at få tingene skiftet fra den ene transportform til den anden, er der fremtid i, og man er i fuld gang med at opbygge et europæisk biltogsnet. Hvorfor i alverden skal vi ikke lave det rigtige anlæg på tværs af Øresund, det fremadrettede, i stedet for sådan et gammeldags, bagstræberisk projekt, som det firkantede flertal nu har besluttet?

Ser vi på økonomien, ja, så må vi desværre sige, at vi ikke har tilstrækkelige undersøgelser. Jeg begriber ikke, at en ansvarsbevidst regering vil driste sig til at lægge sådan et forslag på bordet, som man har her, uden en ordentlig dokumentation for, at det ser ud til i de kommende år at være det økonomisk rigtige. Man er – jeg

[Glønborg]

vil ikke engang sige let og elegant, men særdeles klodset – hoppet over at sikre sig en ordentlig undersøgelse af økonomien med alt taget i betragtning, ulykker og miljø og hele pibetøjet taget i betragtning. Man er hoppet over muligheden for at undersøge disse ting og lægge nogle ordentlige økonomiske sammenligninger frem. Lad os få dem, og lad os så konstatere, at det, vi har oplevet her, er et knæfald for bilen, et knæfald for borgernes magelighed, den ikkeansvarsbevidste borgers magelighed.

Hr. Arne Melchior satte spørgsmålstejn ved min evne til at regne. Det skal jeg ikke stille op til vurdering, men jeg er helt god til at tælle, og det er da et spørgsmål, om hr. Arne Melchior har talt rigtigt, når han har talt til, jeg tror, at han sagde 140. Jeg mener da, at der er nogle stykker i Socialdemokratiet, der skal trækkes fra. Jeg er så optimistisk, at jeg tror, at der måske kunne gå hen og blive flere at trække fra. Jeg vil også sige, at det er da ikke nogen helt usædvanlig begivenhed heller, at CD har skrevet noget i en betænkning, og at man så senere har meddelt, at nogle i gruppen alligevel er kommet til et andet resultat. Vi har da også oplevet, at Venstre har skiftet standpunkt med hensyn til en eller anden forbindelse. Så det kunne da hænde, at tællerresultatet ved tredjebehandlingen kunne gå hen og blive et andet. Jeg håber det inderligt, og derfor er vi altså nogle, der ikke vil stoppe argumentationen for at nå frem til det rigtige resultat.

(Kort bemærkning).

Kaj Poulsen (S):

Jeg vil gerne spørge hr. Glønborg på baggrund af den tale, vi netop har hørt, om, hvor vigtigt det var for miljøet, for menneskenes kroppe og for udviklingen i Europa, at vi nu skulle have en biltogstunnel: Hvad danner baggrund for denne nye erkendelse fra Kristeligt Folkepartis side? For fire år siden stemte hr. Glønborgs parti for en vejforbindelse over Storebælt. Det er fem år siden, den blev besluttet her i Folketinget. Hvad er det, der danner baggrund for, at der nu fire år efter er kommet en så voldsomt ny erkendelse hos Kristeligt Folkeparti?

(Kort bemærkning).

Glønborg (KRF):

For det første vil jeg sige, at den beslutning er taget før min tid, og derfor er det jo ikke sådan, at jeg absolut skal hænges op på Storebæltsbeslutningen. Naturligvis kan man altid hænge folk op på de beslutninger, som deres parti har taget tidligere, men jeg har aldrig stemt for den.

Jeg vil også sige, at min argumentation jo netop var, at det var en gammeldags beslutning, en bagstræberisk beslutning, man nu havde truffet med hensyn til Øresund. Hvis man vil kalde det her for en ændring af holdningen, kan man da godt det, men Kristeligt Folkeparti er aldrig på noget tidspunkt gået ind for en bro over Øresund. Vi har for længe siden tilkendegivet, at vi var tilhænger af en fast forbindelse, og nu skal vi så til at tage stilling til, hvilken form for fast forbindelse det skal være.

Vi ville da være nogle ualmindelig stivsinde og firkantede bagstræbere, hvis vi sagde: Jamen engang for mange år siden gik vi ind for, at over Storebælt skulle man bygge en bro, og når vi nu er begyndt at bygge broer, så skal vi blive ved med at bygge broer og bygge broer og bygge broer. Skal vi så også bygge bro over Kattegat, skal vi bygge bro over Nordsøen, skal vi bygge bro over Skagerrak, og skal vi bygge bro over Østersøen, fordi vi nu engang har bygget en bro over Storebælt? Nej, vi er kommet dertil, at vi siger nej til en bro over Øresund, og det mener jeg egentlig der er ganske god, sund fornuft i, så jeg synes ikke, hr. Kaj Poulsen har nogen som helst grund til at åle mig for den meddelelse.

(Kort bemærkning).

Kaj Poulsen (S):

Det var såmænd ikke for at åle nogen, at jeg stillede spørgsmålet, men det var på baggrund af argumentationen om, at vi lige pludselig skal have en biltogstunnel, som jo altså er helt ny i Europa. Jeg kan så også forstå, at det ikke er på Kristeligt Folkepartis vegne, at hr. Glønborg taler her i dag.

Må jeg så sige, at jeg ikke synes, vi skal bygge broer alle de steder, hr. Glønborg nævnte, men vi skal prøve på at tale med hinanden med de argumenter, vi kan have, sådan at vi kan bygge bro over den uenighed, der er imellem os, så vi kan forstå hinanden og forstå de handlinger, vi foretager. Det kan godt være, at der tidligere er foretaget handlinger i Folketinget, som måske har gjort, at man tænker anderledes nu, end

[Kaj Poulsen]

man gjorde for 5 år siden, og det kunne hr. Glønborg bare have sagt, men så må der være en begrundelse for, at man har skiftet standpunkt, og det var bare den, jeg bad om, det var ikke for at åle hr. Glønborg.

Jeg må bare gøre opmærksom på, at de miljømæssige betragtninger, som hr. Glønborg gjorde, de lyder meget rigtige, men hvorfor gjorde den daværende miljøminister ikke de samme indvendinger imod det, da det skulle gennemføres på daværende tidspunkt, og hvorfor er det lige pludselig blevet så aktuelt for Kristeligt Folkeparti?

(Kort bemærkning).

Glønborg (KRF):

For det første med hensyn til miljøet: Hvis hr. Kaj Poulsen kan huske, hvad jeg sagde om de ting ved førstebehandlingen, så sagde jeg netop, at vi havde startet byggeriet på Storebælt med en vis angst og bæven. Den må vi vel alle sammen erkende at vi havde. Kan det nu laves miljømæssigt forsvarligt, spurgte jeg. Ingen af os ved jo endnu, hvad resultatet bliver, men vi lod os i Kristeligt Folkeparti overbevise af, at man fra Miljøministeriet under daværende miljøminister Christian Christensens ledelse sagde: »Vi anser det for muligt at lave Storebæltsforbindelsen, sådan at den bliver miljømæssigt neutral«. Efter de undersøgelser, som var foretaget på det tidspunkt, vurderede vi det som det sandsynlige, men der er da også sket noget siden. Der sker noget hele tiden, og det må vi da tage i betragtning.

Derfor sagde jeg, at vi står med den risiko, at Storebæltsforbindelsen bliver lidt til skade for miljøet i Østersøen, og vi kan risikere, at en Øresundsforbindelse også bliver lidt til skade for Østersøen, og så kan vi nemt komme til at stå i den situation, at lidt plus lidt kan gå hen og blive til for meget. Derfor synes jeg, det vil være uforsvarligt for anden gang at gøre noget, som er miljømæssigt risikabelt, selv om vi har gjort det én gang.

Og så gør jeg stadig væk opmærksom på – for jeg synes, det er ganske rimeligt at konstatere – at i Kristeligt Folkepartis gruppe er der én tilbage, som var med til at træffe Storebæltsafgørelsen. Vi er tre, som ikke har været med til at træffe den beslutning, og jeg kan garantere hr. Kaj Poulsen for, at jeg taler på Kristeligt Folkepartis vegne.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg synes lige, at jeg vil gøre opmærksom på, at hverken tilhørere eller andre til stede i salen har tilladelse til at komme med nogen form for ytringer bortset fra her fra talerstolen, og herfra er det folketingsmedlemmer, der taler!

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Jeg vil gerne sige, at jeg synes, det er fint, at Kristeligt Folkeparti lidt mere generelt har ændret holdning til spørgsmålet om faste forbindelser, for jeg vil gerne sige vedrørende den faste forbindelse over Storebælt: Det er uomtvisteligt, at den billigste og miljømæssigt rigtigste løsning er en boret jernbaneforbindelse med biltog, det siger Nyboe Andersen-rapporten. Det er der aldrig nogen der har sat spørgsmålstegn ved; et flertal ville bare noget andet.

Miljømæssig neutralitet med hensyn til vandgennemstrømning har Miljøministeriet med de forslag, Miljøministeriet kom med på det tidspunkt, da jeg var miljøminister, ment at kunne sige. Det mener jeg fortsat at vi kan. Så er det rigtigt, at virkeligheden så må afsløre, om det, vi siger, er rigtigt; det er jo baseret på modelberegninger.

Men det, der aldrig har været taget hensyn til, er luftforurening – det indgår overhovedet ikke i Storebæltsprojektet. Det er der ikke nogen der diskuterer. Man har i øvrigt heller aldrig diskuteret den enorme forurening, der kommer hen ad vejen i et sådant projekt, det har man valgt at tilsidesætte. Det er for så vidt også i orden. Men i hvert fald kan man sige – og det er til hr. Kaj Poulsen – at siden Storebæltsprojektet blev vedtaget, har vi haft flere diskussioner om ozonlag, om klimapåvirkninger. Man kan ikke sige, at ingen havde mistanke om, at en fortsat udvikling nok ville være skadelig – det har jeg personlig altid ment.

Men i hvert fald kan vi sige, at nu er verdensopinionen noget mere opmærksom på det, end man var i Storebælt – hvis jeg nu skal være meget venlig over for Storebæltspartierne. Og det gør i hvert fald for mit vedkommende, at jeg synes, at når der er sket det, der er sket siden Storebælt – og også dengang kunne man sige, at den borede jernbanetunnel var den bedste, inklusive biltog – så synes jeg i hvert fald, at vi anstændigvis bør undersøge det her.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Inden jeg giver hr. Kaj Poulsen ordet for en kort bemærkning, vil jeg godt erindre om, at det var korte bemærkninger til hr. Glønborgs indlæg.

(Kort bemærkning).

Kaj Poulsen (S):

Jeg vil gerne takke fru Lone Dybkjær for den uddybning af svaret, som jeg burde have givet. Men jeg vil gerne sige til fru Lone Dybkjær, at debatten om ozonlagsproblemer rigtig er blevet taget op inden for de sidste 5 år; ingen har været i tvivl om, også før Storebæltsforbindelsen blev vedtaget, hvad der miljømæssigt, også luftforureningsmæssigt, ville være den bedste løsning. Socialdemokratiet arbejdede i en årrække for en boret tunnel til biltog. Jeg tror, at den første trafikminister, der fremsatte forslag herom, var Jens Kampmann, så ingen skal være i tvivl om, at vi har arbejdet for den løsning.

Det blev den løsning, vi har nu, for det var det, der kunne skabes flertal for i Folketinget, og det var nødvendigt, at vi fik en løsning. Og udgangspunktet er altså så, at nu står vi med – og det var det udgangspunkt, jeg tog i mit spørgsmål til hr. Glønborg – en anden løsning for Storebælt, vedtaget på et tidspunkt, hvor hr. Glønborgs parti havde en væsentlig indflydelse på regeringen og regeringens miljøpolitik. Det er derfor, at jeg ikke forstår skiftet i argumentationen, som kommer nu, men det er da glædeligt, at den er kommet; det er jeg enig med fru Lone Dybkjær i.

Gade (SF):

Jeg må måske sige til hr. Kaj Poulsen, at det er jo ikke sådan, at en fejl bliver bedre af at blive gentaget. Men man kan vel vurdere folk på, om de, når der er begået en fejl, retter den næste gang.

Jeg vil ellers koncentrere mig lidt om Østersøen, og det, jeg gerne vil spørge flertalspartierne om her, er med hensyn til de betragtninger, der står i betænkningen om afgravningen og kvalitetsmålsætningen, men især i relation til kompensationsafgravning af Øresund. Hvordan er situationen nu, efter at jeg har forstået, at svenskerne har besluttet, at det skal være en nulløsning for Østersøen? Hvis man læser den rapport, som er kommet til Miljø- og Trafikud-

valget, er det en forudsætning for at få en nulløsning for vandgennemstrømning og saltindhold i Østersøen, at der skal graves og måske graves ganske omfattende i Øresund.

Det hænger ikke sammen med betragtningerne, der står i flertalsindstillingen her, men det kan jo skyldes, at de svenske oplysninger er kommet bagefter. Derfor vil jeg gerne have at vide, hvad miljøministeren og flertalspartierne reaktion er på, at svenskerne nu har stillet et – så vidt jeg har forstået – ufravigeligt krav om, at det skal være en nulløsning for Østersøen.

Jeg vil i det hele taget interessere mig lidt for Østersøens forhold. Folketingets Miljøudvalg har allerede fået protester fra 30 forskellige organisationer fra andre lande rundt omkring Østersøen, og jeg vil spørge miljøministeren, om Danmark agter at indkalde Østersøkommissionen til et møde inden den 16. august. Det er jo et embedsmandsudvalg; de har fået tilsendt rapporten på engelsk. Nu var det vel rimeligt, at der blev holdt et møde i Østersøkommissionen, så landene får en mulighed for at reagere via Østersøkonventionen.

Jeg kan forstå, at regeringen desværre ikke vil stemme for det forslag, som SF og Kristeligt Folkeparti fremsætter her om, at man faktisk hører landene. Det synes jeg er deprimerende, for vi er trods alt et land, der har tilladt os et og andet over for andre lande. Vi har tilladt os at protestere mod, at polakkerne ville opføre a-kraftværker. Det synes jeg er rigtigt, men når man vil protestere over andres anlægsarbejder, må man da også være villig til at lade dem få muligheden for at protestere over vores, og derfor burde regeringen støtte vores ændringsforslag. Det vil regeringen ikke. Men så spørger jeg, om man i stedet for vil gå i gang med at indkalde Østersøkommissionen.

Så vil jeg gerne koncentrere mig om hr. J. K. Hansens indlæg, som jo ikke var lige så useriøst som hr. Arne Melchior, der jo var i jordhulenhøjde, men hr. J. K. Hansen kom alligevel i en situation, der fik mig til at føle, at det er useriøst fra Socialdemokratiets side. Det drejer sig om økonomien i en boret tunnel. Man har jo genoptrykt svaret fra trafikministeren, og jeg vil gerne spørge trafikministeren: Er det ikke rigtigt, at den danske regering eller DSB er midt i overvejelserne om at etablere biltogsforbindelse i Danmark, i Jylland, og overvejer man ikke at bygge terminaler? Ja eller nej.

[Gade]

For hvis det er rigtigt, at man overvejer at bygge biltog i Danmark helt uafhængigt af dette projekt, hvorfor i alverden skal materielanskaffelser og terminalbygninger så regnes ind i dette projekt? Det er jo vigtigt. Det er da klart, at jeg synes, det er klogt af DSB at overveje at lave biltogsløsninger i Danmark, for vi skal vel ikke være den eneste plet på verdenskortet, der ikke har biltog?

Det vil jo sige, at der alligevel i Århus og i København skal bygges terminaler til biltog. Jamen skal der ikke det? Er regeringen imod det? Vil det sige, at vi står med den regering i Europa, der er mest reaktionær i forhold til biltogsudbygning? Det er noget, man gør i andre lande. Alle, der tænker i trafikpolitik, og forstår, hvad der er sket de sidste år på trafikområdet, er jo i fuld gang med at planlægge udbygningen af biltog, og jeg har forstået på et svar fra ministeren, at DSB også klogeligt er i gang med den slags overvejelser.

(Kort bemærkning).

Glønborg (KRF):

Undskyld, at jeg først kommer her efter hr. Gade, men jeg fik ikke tilstrækkelig tydeligt gjort opmærksom på, at jeg gerne ville have en kort bemærkning til hr. Kaj Poulsens indlæg, for jeg glæder mig da over, at hr. Kaj Poulsens indlæg tyder på, at vi her har et eksempel på endnu en socialdemokrat, som har set de virkelige store farer i det, som man nu er i gang med at lave.

Kristeligt Folkeparti har jo erkendt, at vi må drage lære af den udvikling, der har fundet sted i de senere år, og det får os til i dag at handle ansvarsbevidst, og jo flere socialdemokrater, der enkeltvis vil kunne indse det samme – at fordi man én gang har begået noget, som måske viser sig at være en miljømæssig fejltagelse, skal man jo ikke føle sig forpligtet til at fortsætte den – des bedre. Der er et gammelt ord, der hedder, at det er menneskeligt at fejle, men at det er djævelsk at fortsætte dermed.

(Kort bemærkning).

Løvig Simonsen (S):

Jeg skal naturligvis ikke blande mig i de spørgsmål, som hr. Gade stillede til ministeren, men jeg skal gøre opmærksom på, at i det referat, som vi har modtaget fra udvalgsbehandlin-

gen i det svenske trafikudvalg, gør man opmærksom på, at man gerne vil have en nulløsning af hensyn til vandgennemstrømningen, og det er for øvrigt også angivet i Miljørapporten 1991. Det har vi heller aldrig afvist fra Socialdemokratiet, men vi har sagt, at vi gerne vil have yderligere undersøgelser, før vi lægger os fast på noget.

Må jeg så lige have lov til i den forbindelse at tilføje, at når det svenske trafikudvalg går ind for en nulløsning, siger de da også til sidst, at de erindrer om, at en sådan aftale forudsætter, at Sverige og Danmark samarbejder om disse spørgsmål. Dette bare for fuldstændighedens skyld.

Så kunne jeg godt tænke mig, at man også gjorde sig den ulejlighed at læse lidt videre, for det, udvalget samtidig siger, er, at man har lagt den høje miljømæssige prioritering, man har både i Danmark og i Sverige, til grund for, at her mener man, at den løsning, der er fundet, også er miljømæssigt forsvarlig. Det hører også med i sammenhængen.

Trafikministeren (Ikast):

Det var med tilfredshed, at jeg for få dage siden modtog meddelelsen om, at den svenske rigsdags trafikudvalg har afsluttet behandlingen af forslaget vedrørende Øresundsforbindelsen, og at et bredt flertal støtter dette.

På dette grundlag tager den svenske rigsdag den 12. juni 1991 stilling til regeringens forslag. Det svenske flertal understreger i betænkningen, som er sendt til vort trafikudvalg, at anlægget af Øresundsforbindelsen indebærer en vigtig strategisk satsning for fremtiden. Det konstateres videre, at der er få spørgsmål, som har været genstand for et så omfattende udrædningsarbejde som spørgsmålet om Øresundsforbindelsen, ligesom det understreges, at anlægget af forbindelsen kan forenes med høje miljøkrav. De svenske synspunkter svarer helt til den opfattelse, som partierne bag den politiske aftale om Øresund har redegjort for i debatten her i landet. Jeg takker ordførerne for disse partier for deres positive indstilling til lovforslaget, således som det er kommet til udtryk her i dag.

Det er et meget stort materiale, der er indgået i behandlingen af lovforslaget. Baggrundsmaterialet er større, end det normalt er ved behandlingen af anlægssager, hvilket er helt naturligt, sagens størrelse taget i betragtning.

[Trafikministeren]

Det var derfor et meget nyttigt møde, der blev afholdt i sidste uge, hvor medlemmer af Trafikudvalget og Miljø- og Planlægningsudvalget havde lejlighed til at få besvaret alle spørgsmål i relation til miljømæssige, tekniske og økonomiske forhold af de involverede embedsmænd.

Det er imidlertid forståeligt, at der under udvalgsbehandlingen er konstateret behov for at foretage en yderligere vurdering af henvendelser til udvalget samt foretage besigtigelser af den foreslåede linjeføring for anlæggene på dansk grund. Behandlingen af forslaget har vist, at der står et stort flertal bag forslaget, og udvalgsflertallet har understreget, at forslaget er i overensstemmelse med den politiske aftale af 29. april 1991 om Øresund.

Det vil blive noteret med tilfredshed i Sverige, at det således er fastslået, at der også i Danmark står et stabilt flertal bag regeringsaftalen. Jeg har selvsagt noteret mig udvalgsflertallets bemærkninger i betænkningen og deler fuldt ud disse synspunkter; det gælder ikke mindst understregningen af, at der ved den endelige udformning og etablering af anlæg sikres en miljøforsvarlig løsning, ligesom de rekreative kvaliteter skal sikres i videst muligt omfang.

Disse spørgsmål vil blive vurderet i detaljer under inddragelsen af de berørte parter; det gælder selvsagt kommunerne og de berørte foreninger i området. Det vil således være naturligt at inddrage forslaget vedrørende fremtidens kyst på Østamager, den såkaldte Riviera-plan, i forbindelse med den vurdering, der skal foretages om en udvidelse af Amager Strandpark.

Jeg skal herefter knytte nogle kommentarer til forslaget og til bemærkningerne fra de forskellige mindretal.

Det var med nogen overraskelse, at jeg i dag konstaterede det meget hårde angreb fra Det Radikale Venstre. I 1987-rapporten og 1989-rapporten havde vi et meget stort arbejde i Trafikudvalget omkring forholdene og belysningen af hele Øresundsproblematikken. Vi arbejdede dengang – og de, der da var med i udvalget – meget stærkt på de forskellige løsningsformer. Det undrer mig også, eftersom vi den 19. marts havde en afstemning her i salen, hvor beslutningsforslag nr. B 41, som bl.a. fru Lone Dybkjær netop havde fremsat, blev nedstemt. Ministeren har jo ikke tilladelse til at gå i

gang med at undersøge noget, der er nedstemt i dette Folketing. Til gengæld blev den løsning, der er undersøgt og forelagt her, fremmet.

Jeg vil gerne sige, at jeg jo kun har siddet i udvalget fra 18. december 1990, og før den tid sad fru Lone Dybkjær der. Men jeg har fulgt udvalgets arbejde med Øresund i alle årene, og jeg synes virkelig, der har været udført et fantastisk stort undersøgelsesarbejde. Ved et så stort anlægsarbejde, som der her er tale om, vil det ikke på forhånd være muligt at få fuldstændig klarhed vedrørende alle detaljer, og det ved fru Lone Dybkjær også bedre end nogen af os andre. Det er imidlertid helt ude af proportion at påstå, at beslutningsgrundlaget her er for løst eller ikke foreligger, for det er gennemtygget, fru Lone Dybkjær. Og jeg vil gerne sige til de øvrige, der har været negative, at vi arbejder jo videre med det under hele sagsforløbet, og der bliver ved med at ske ændringer, det ved alle.

SF og Kristeligt Folkeparti foreslår indgåelse af en regeringsaftale, men om en helt anden udformning af Øresundsforbindelsen, nemlig en boret biltogsløsning. Dette forslag indebærer således, at der skal indledes helt nye forhandlinger med den svenske regering. Det kan slet ikke komme på tale, så meget mindre som der under udvalgsbehandlingen intet er fremkommet, der kunne begrunde dette, tværtimod.

Jeg må også afvise ændringsforslag nr. 2. Efter regeringsaftalen skal Øresundsforbindelsen udføres i overensstemmelse med de to staters internationale forpligtelser. Disse indebærer ikke, at anlæg af Øresundsforbindelsen først kan ske efter godkendelse af Østersølandene. Disse lande vil blive underrettet om anlæggets udformning m.v. og har således mulighed for at komme med bemærkninger hertil. De pågældende lande er allerede blevet orienteret om projektet, idet miljørapporten er sendt til disse lande.

SF har endvidere foreslået at fjerne statsgarantien. Dette spørgsmål er tidligere behandlet indgående i forbindelse med Storebæltsforbindelsen, og jeg skal derfor ikke gå ind i en længere debat herom. Det er i relation til Storebælt en kendsgerning, at statsgarantierne har stor betydning ved lånoptagelsen. Jeg har redegjort herfor i et svar på et spørgsmål i udvalget, så jeg vil ikke spilde mere tid på det.

Endelig er der forslaget om, at der skal føres forhandlinger med de berørte personaleorgani-

[Trafikministeren]

sationer i forbindelse med indstillingen af visse DSB-færgefarter over Øresund. Det er jeg enig i. Der vil ikke opstå beskæftigelsesmæssige problemer af tilnærmelsesvis samme omfang som på Storebælt. DSB har oplyst, at der vil blive tale om ca. 180 personer i forhold til det, der vil være gældende i 1992.

Jeg kan ikke støtte ændringsforslag nr. 4, men jeg vil gerne give forslagsstillerne tilsagn om, at problemstillingen undersøges nærmere i det fortsatte udvalgsarbejde. Det vil fra min side ske i en meget konstruktiv ånd.

Jeg vil afslutningsvis på ny tilsikre udvalget min støtte i det fortsatte arbejde og ser frem til tredjebehandlingen i august, så regeringsaftalen kan ratificeres og arbejdet kan komme i gang.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Jeg må altså konstatere, at jeg ikke fik noget positivt svar fra trafikministeren. Trafikministeren siger, at man har undersøgt tingene i 1987 og 1989, og det er da rigtigt, man har arbejdet med tingene på det tidspunkt, men verden har altså ændret sig totalt siden, det er helt andre forudsætninger i enhver sammenhæng, der gælder for Øresundsforbindelsen nu. I 1987 og 1989 havde vi ikke noget genforenet Tyskland, vi havde et Østeuropa, der så fuldstændig anderledes ud, vi havde ikke et Sverige, der vil melde sig ind i EF, og vi havde ikke et Norge, der nu på en anden led diskuterer indmeldelse i EF.

Dernæst vil jeg også gerne sige, at jeg jo fra min regeringsperiode ved, at de miljømæssige og økonomiske forudsætninger ikke har været kendt før efter, at man har dannet KV-regeringen, og de oplysninger, jeg fik, gik ud på, at det økonomisk ikke hang sammen.

Og så bliver jeg nødt til at spørge: Når der kommer helt nye ting frem om den kombinerede forbindelse, kunne vi så ikke af hensyn til demokratiet, af hensyn til debatten, af hensyn til os, der ikke mener, man bare skal træffe beslutninger på den facon her, få belyst de alternative muligheder? Trafikministeren sagde faktisk nej. Det må jeg så bare tage til efterretning, og så vil jeg for min del ikke bruge mere tid på det, for det er fuldstændig bananas når vi ikke får lov til at få en reel belysning af de alternative muligheder. Hvorfor i alverden skal vi så spille tiden på det?

Så kan man diskutere lidt linieføring hist og pist, det kan flertallet jo så tage sig af, men alternative muligheder får vi ikke belyst, eksperter får vi ikke stillet til rådighed, og det vil sige, at vi ikke har nogen reel chance for at få andet end en postulatdiskussion om dette her.

Jeg vil så blot sige til regeringen, at det får nogle konsekvenser, også på nogle andre områder.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg kan også konstatere, at vi i hvert fald ikke får hjælp til at undersøge en alternativ forbindelse, det kom jo meget klart frem. Og når trafikministeren siger, at den svenske rigsdag nu støtter det, der ligger, så siger det også mig noget om, at det bliver fantastisk svært at få lavet noget om på dette område.

Alligevel kan det glæde mig, at man godt vil se på ændringsforslag nr. 4 med hensyn til, at man laver omskoling og genbesættelse af de ansatte. Det trækker dog lidt i den rigtige retning, må jeg nok sige.

Men ministeren sagde også, at der er et stabilt flertal bag dette her. Derfor må jeg nok sige, at jeg tror på, at hvis denne beslutning skal laves om, bliver det nok med baggrund i, at vi får en ny regering eller et valg, og det er der i hvert fald nogle muligheder for . . .

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg synes, at medlemmerne skulle gøre hinanden og ikke mindst talerne og ordførerne den tjeneste at være lidt mere tavse og erindre sig, at jo bedre mulighed de har for at følge debatten, jo hurtigere kan vi komme til afstemningen.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg var sådan set ved at afslutte mit indlæg, men derfor er det da alligevel meget rart, at det bliver hørt. Så skal jeg gentage, at jeg tror, at hvis man skal træffe en ny beslutning om Øresundsforbindelsen, sker det bedst ved, at vi får en ny regering, og at vi får et valg. Det tror jeg er vort største håb, hvis vi skal lave noget om her.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg er vel nødt til at tolke miljøministerens tavshed som, at regeringen ikke engang agter at

[Gade]

indkalde Helsingforskonventionens lande for at lade embedsmændene foretage en grundig drøftelse af dette projekt. Det synes jeg da er trist. Når Socialdemokratiet bad om at få udsat beslutningen til i august, troede jeg, det var, fordi man ville være seriøse og bruge tiden. Man kunne f.eks. bruge den til at indkalde eller fremrykke det møde, der i forvejen er indkaldt til på embedsmandsplan. Det synes jeg da var det mindste, man kunne gøre for at vise, at man har bare lidt god vilje.

Jeg står her med et svar fra trafikministeren vedrørende biltogssystemet, hvor ministeren siger, at han kan oplyse, at DSB har igangsat indledende undersøgelser af muligheden for at forlænge de biltog oppe i Jylland, som i dag udgår fra Hamborg. Det vil jo sige, at trafikministeren og Trafikministeriet via DSB må være i gang med nogle overvejelser om biltogsmodeller, som skal køre op i Jylland. Og så er det, jeg spørger: Hvis de må køre til Århus, hvorfor må de så ikke køre til København? Hvis de skal til København, skal der vel laves terminaler. Det kan da godt være, at det er en anden teknologi. Det kan da godt være, at det er lidt andet materiel. Men det må da under alle omstændigheder få indflydelse på det regnestykke, som regeringen og Socialdemokratiet har fremlagt.

Det er det, jeg kalder dybt useriøst i denne debat, at man på den ene side giver oplysninger om, at man er i gang med nogle overvejelser, men på den anden side, når man skal lave beregninger, tager man overhovedet ikke udgangspunkt i, at man godt ved, at man kommer i gang med at bygge nogle biltogsmodeller. Det er ikke seriøst arbejde fra flertallets side her, og det mest deprimerende er sådan set det bilag, man har optrykt, om de økonomiske konsekvenser af en boret tunnel. Det stilles i relief af, at man ikke vil give mindretallet mulighed for i sommerens løb ved hjælp af Miljøministeriets eksperter at få de rigtige tal på bordet.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Det nærmer sig jo konklusionen, kan jeg forstå på det øgede medlemsantal i salen. Jeg vil sige, at konklusionen på debatten jo er, at vi har en konservativ ordfører, der ikke er i overensstemmelse med sin minister, for den konservative ordfører vil sådan set gerne have undersøgelser foretaget, men det vil den konservative minister ikke.

Vi har også en socialdemokratisk ordfører, der personlig har én holdning, mens partiet har en anden holdning. Den socialdemokratiske ordfører går jo faktisk personlig ind for en boret jernbanetunnel med biltog, men han er overbevist om, at økonomien ikke er i orden.

Vi har heller ikke taget miljøet med i disse betragtninger, for det er hævet over enhver tvivl, at i hvert fald med hensyn til vandgennemstrømning er denne forbindelse langt bedre.

Så vil jeg kun sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg kan ikke for min død se, at en ny regering vil ændre på dette her. Så skulle det være en regering bestående af R, SF og Kristeligt Folkeparti; det ville flytte nogle ting. Men en ny regering vil jo ikke flytte noget som helst på det her. Det har nogle konsekvenser, det vil jeg da gerne sige nu, hvor statsministeren er her, også for Det Radikale Venstres holdning, at man træffer den slags beslutninger på et så dårligt grundlag, og vi føler os ikke på samme måde forpligtet over for alle disse måltal, og hvad ved jeg, som finansministeren slynger om sig med, når man bare uden videre siger: Jamen det her går vi ind for. Så vil vi også i en lang række sammenhænge sige: Det går vi ind for, vi er ret ligeglade med alternativerne. For det er regeringen jo også i en lang række sammenhænge.

Men det får os altså ikke til umiddelbart at pege på en anden regering, for det ændrer jo ikke noget, når det handler om de faste forbindelser.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det har her i Folketinget været diskuteret, om man skulle tage en folkeafstemning om de faste forbindelser over Øresund, og hvis der bliver et andet flertal, kunne det jo godt være, at det ville blive en del af en valgkamp. Det er da noget af det, som fru Lone Dybkjær har efterlyst adskillige gange i dag, at vi skulle have en demokratisk debat om det her, og det kunne vi vel få i en valgkamp.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Min sidste bemærkning her i dag skal være til fru Lone Dybkjær. Fru Lone Dybkjær og jeg har jo gået herinde i en hel del år ved siden af

[J. K. Hansen]

hinanden, og jeg har også deltaget i debatter, som fru Lone Dybkjær har været med i. Jeg kunne naturligvis påstå, at fru Lone Dybkjær havde sovet i timen dér, men det har fru Lone Dybkjær selvfølgelig ikke, hun vil bare ikke høre efter, hvad der bliver sagt, og derfor skal jeg bede fru Lone Dybkjær om at læse, hvad der står i fortrykket, når vi nu får det frem.

Det skal være min sidste replik til fru Lone Dybkjær, og så må hun i øvrigt fortsætte alle sine beskyldninger mod mig heroppefra.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 om en ny affattelse af § 1
forkastedes, idet 18 stemte for, 92 imod; 5 stemte hverken for eller imod.

§ 1
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2
forkastedes, idet 20 stemte for, 91 imod; 5 stemte hverken for eller imod.

§§ 2-7
vedtoges uden afstemning.

§ 8
vedtoges med 94 stemmer mod 17; 5 stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 3 om, at § 8 udgår, var dermed forkastet.

§§ 9-17
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4
forkastedes, idet 13 stemte for, 97 imod; 5 stemte hverken for eller imod.

§§ 18 og 19
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Meddelelser fra formanden:

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i dag, fredag den 31. maj 1991, kl. 17.40 med følgende dagsorden: (Se indledningen til næste møde).

Mødet hævet kl. 17.36
