

**73. møde**

Onsdag den 14. august 1991 kl. 10.00

**Dagsorden:**

*Eventuelt: Tredje behandling af lovforslag nr. L 178:*

Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund.

Af trafikministeren (Ikast).

Den eneste sag på dagsordenen var:

*Eventuelt: Tredje 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. Anden behandling 31/5 91. Tillægsbetænkning 9/8 91. Tilføjelse til tillægsbetænkning 13/8 91).

**Samtykke til behandling:****Formanden:**

Jeg skal gøre opmærksom på, at tillægsbetænkningen er omdelt omtrykt mandag den 12. ds., og derudover har udvalget afgivet en tilføjelse til tillægsbetænkningen. Da denne tilføjelse først er afgivet i går, tirsdag den 13. ds., kan sagen kun med Tingets samtykke behandles i dette møde. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette samtykke som givet. (Ophold). Det er givet.

Forhandlingen drejer sig i første omgang om de stillede ændringsforslag, men efter anmodning skal jeg tillade, at også lovforslaget i sin helhed omtales under denne del af debatten. Jeg fastsætter taletiden – ligeledes efter anmodning – til 15 minutter for ordførerne i første omgang.

Endelig skal jeg lige give den praktiske oplysning, at hvis mødet i dag ikke kan sluttes inden kl. 13, er det min agt at holde frokostpause fra kl. 13 til 14.

Der var stillet 2 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

**Forhandling****Svend Auken (S):**

I dag vil der lyde mange kritiske røster, og der vil med engagement blive diskuteret en mængde enkeltheder om procedure og tal, fordele og ulemper ved Øresundsforbindelsen. Det er helt naturligt, for det drejer sig om en stor beslutning med meget lange perspektiver, uanset om der stemmes ja og vi så får en nærmere tilknytning til Sverige økonomisk og menneskeligt og Danmark kommer til at ligge på forbindelseslinien mellem Norden og resten af Europa eller vi stemmer nej og der så ingen nærmere forbindelse kommer og trafikåreerne i vid udstrækning går uden om Danmark. Kort sagt: Uanset om vi er positive eller negative i dag, har vores fælles beslutning langtrækkende virkninger.

Midt i al uenigheden – og den tror jeg vi får rigt demonstreret her i dag – synes der dog at være enighed om, at der skal bygges en fast forbindelse, og at den skal være til både biler og tog. Uenigheden går alene på anlægget af enten en tunnel eller en tunnel kombineret med en bro.

Socialdemokratiet går varmt ind for en fast forbindelse mellem Sjælland og Skåne af mange grunde. En fast forbindelse knytter Danmark tættere til resten af Norden og Norden tættere til resten af Europa. Det har store økonomiske og kulturelle fordele. En fast forbindelse giver Danmark en central placering på jernbaneforbindelsen mellem Norden og Europa. I det 21. århundrede, altså det næste århundrede, vil der uvægerlig blive gennemført restriktioner på lastbiltransporten i Europa af miljømæssige grunde, og derfor er det vigtigt, at København er en vigtig station på det inter-

[Svend Auken]

ationale banenet og ikke en stationsby på en sidebane.

En fast forbindelse vil være en fordel for København og dermed for hele Danmark, fordi hovedstadens naturlige økonomiske og kulturelle opland kommer tilbage med bygningen af forbindelsen til Skåne. En fast forbindelse vil give mulighed for at lede den tunge trafik med støj og forurening uden om de tæt befolkede områder i København. En fast forbindelse vil styrke den kollektive trafik og være en støtte til en af Danmarks største arbejdspladser, nemlig Kastrup Lufthavn. En fast forbindelse er simpelt hen en god idé med rige perspektiver for den fremtid, vi i fællesskab skal skabe.

Spørgsmålet er blot, hvilken udformning man skal vælge. Vi har i Socialdemokratiet opstillet tre krav til en fast forbindelse: Vi har sagt for det første, at forbindelsen miljømæssigt skal være i orden. Vi har for det andet sagt, at forbindelsen ikke må belaste skatteyderne. Vi har masser af bruge skattepengene til, vi mangler penge til stort set alt i vores samfund; denne faste forbindelse skal finansieres af trafikanterne fuldt ud. Endelig ønsker vi, at den faste forbindelse skal være offentligt ejet og styret. Det er vores opfattelse, at alle de tre betingelser er opfyldt med den aftale med Sverige, som vi i dag stemmer om.

Forslaget om en biltogsløsning har sine fortrin, ikke mindst på det vandmiljømæssige område, men biltogsløsningen lider desværre af én afgørende skavank: Biltøget vil ikke kunne finansieres af trafikanterne. Jeg er overbevist om, at masser af trafikanter i biler vil fravælge biltøget til fordel for færgerne, og så halter både økonomi og miljø. Dertil kommer, at både den danske regering og den svenske regering har sagt, at de ikke har tiltro til en biltogsløsning, og at der derfor ikke kan blive nogen aftale på det grundlag. At vælge biltog kan derfor i virkelighedens verden være ensbetydende med helt at forkaste en fast forbindelse, og vi kunne, hvis vi satsede på det, komme i den paradoksale situation, stik imod alle intentionerne, at vi endte med, at vi ikke fik del i jernbaneforbindelsen, men til gengæld fik glæde af alle bilerne.

Selv om den aftalte løsning er god, kan den naturligvis altid blive bedre. Socialdemokratiet ønsker og har sikret fuld offentlighed om beslutningen, og vi har fået løfte om offentlige miljøhøringer i alle led af gennemførelsen.

Allerede nu er der fundet bedre løsninger ved landanlæggene end dem, der oprindeligt var udformet. Jeg tænker f.eks. på den nye linieføring, der er mere skånsom over for Havebyen Mozart, og på de 300 mio. kr. – som vi er glade for at vores aftalepartner har sagt ja til – der nu bliver afsat til en miljøpulje. Vi opfordrer alle til at være med til at finde, hvordan de penge bedst kan bruges, så vi kan få det bedst mulige anlæg. Denne opfordring gælder ikke mindst de mange på Amager, der af naturlige grunde er bekymrede for forbindelsens indvirkning.

Socialdemokratiet ønsker åbenhed omkring beslutningen og skånsomhed over for natur og mennesker. Vi vil derfor meget gerne være lydhøre også over for kritiske røster.

Jeg har dog et lille hjertesuk. Var det ikke muligt i denne debat at vise mere forståelse og respekt for hinandens synspunkter? Både sagen og det danske demokrati ville have gavn af den respekt.

Det er min faste overbevisning, at det er en rigtig beslutning, vi træffer i dag, hvis vi siger ja. Det er en beslutning i pagt med fremtiden, som vil vise sig at være til gavn for hele det danske samfund. Øresundsforbindelsen er ikke, som titlen på en bog lyder, »En bro til drømmeland«. Skåne er ikke et drømmeland, Skåne i Sverige er vort naboland, som vi igennem århundreder har været knyttet til. Danmark er en del af Norden og en del af Europa; vi skal værne om at udbygge Danmarks placering ikke bare for økonomiens og udviklingens skyld, men også til glæde for de kulturelle udviklingsmuligheder, som det efter vores opfattelse ville være både synd og bagstræverisk at sige nej til.

**J. K. Hansen (S):**

Vi er nu nået til vejs ende med det lovforslag om den faste forbindelse over Øresund, vi i lang tid har behandlet, og i Socialdemokratiet er vi, som partiets formand lige har omtalt, tilfredse med, at vi nu kan vedtage anlægsloven, som bekræfter den dansk-svenske regeringsaftale.

Jeg skal gøre nogle få bemærkninger herom generelt, og jeg skal gøre nogle specielle bemærkninger, mens mit partis miljøpolitiske ordfører vil fremsætte nogle miljømæssige betragtninger.

Jeg skal fremhæve den store betydning, en fast forbindelse mellem Malmø og Kastrup har.

[J. K. Hansen]

Det vil være af stor betydning ikke alene for hovedstadsregionen, men for hele landet, når den faste forbindelse over Storebælt også står færdig. København bliver således et trafikknudepunkt i Norden, en metropol, et kraftcenter, der vil være et af Europas økonomiske vækstcentre.

Jeg kan tilføje af hensyn til mine jyske venner, at hvad der er godt for København, det er også godt for hele landet.

Gennem den lange periode, vi har behandlet sagen, har vi bl.a. ved en 2-dages-besigtigelse af den kommende linieføring fået taget en række problemer op, ligesom vi gennem modtagelse af en lang række deputationer og høring af disse har fået mulighed for at vurdere og justere ændringer ved landanlæggene. Det drejer sig bl.a. om en ændret placering af den kommende lufthavnsbanegård; vi har fået en garanti for, at den videre planlægning sker under inddragelse af de kommunale myndigheder, ligesom vi i tillægsbetænkningen har fremført muligheden for en ændring af godsbanelinien til en sydligere linieføring, således at færrest mulige boliger, bl.a. i Havebyen Mozart, berøres. Vi har også noteret os, at Københavns Kommune er indstillet på at skaffe erstatningsarealer for de haver, der måtte blive berørt af anlægget. Og vi har sikret os, at der bliver foretaget undersøgelse af muligheden for at skaffe erstatningspladser for de bådpladser, der nedlægges i Sydhavnen.

Socialdemokratiet er således tilfreds med, at de danske anlæg, specielt jernbaneforbindelsen, efter lovforslaget skal fremskyndes i det omfang, der er økonomiske muligheder herfor, ligesom vi sammen med flertallet har gjort en række bemærkninger om miljøforhold, mindskelse af støjplager m.v. Vi har også påpeget behovet for en eventuel fremskyndelse af de nødvendige ekspropriationer af ejendomme, som måtte være i vejen for anlægget.

Et mindretal er jo kommet med nogle ret karske bemærkninger til lovforslaget. I sit angreb siger man, at sommerens diskussioner om den faste Øresundsforbindelse klart har vist behovet for en langt mere dybtgående folkelig debat. Jeg mener at kunne fremhæve, at vi faktisk, lige siden vi fik aftalen mellem Danmark og Sverige om den faste forbindelse – ja længe før – har haft en sådan debat. Måske har mindretallet ikke bemærket det. Personlig har jeg deltaget i en

lang række møder uden for dette hus med lokalbefolkningen og andre steder, og vi har modtaget en lang række forskellige deputationer, som er mødt op for at give deres mening og synspunkter til kende.

Derfor synes jeg nok, det er et stift stykke, når mindretallet påstår, at vi har tromlet lovforslaget igennem, og at det er med til at fremme politikerleden i samfundet og dermed er skadeligt for den demokratiske udvikling.

Jeg kan ikke lade være med her at sige et par slemme ord om et parti, som jeg ellers synes vi har haft et godt samarbejde med, som jeg ellers gennem hele mit politiske liv synes jeg har haft et godt forhold til, og som er fremkommet med ideer, vi har kunnet arbejde med. Det, jeg vil sige om dem, er, at de skriver noget sådant i en betænkning – en betænkning, som de faktisk stort set ikke har deltaget i udvalgsarbejdet om. Vi har om hele denne store sag haft 20 udvalgs-møder, og jeg har haft svært ved at få øje på Det Radikale Venstres repræsentant under disse møder. Det synes jeg er beklageligt, og det kan vel ikke siges at have været til gavn for den demokratiske udvikling.

Jeg siger kun dette her i dag, fordi man har skrevet disse ting i en betænkning.

Mindretallets ændringsforslag kan vi ikke støtte; dem vil vi stemme imod.

Til slut her under denne første runde vil jeg gerne sige tak til udvalgsafdelingen og til udvalgets sekretær for det store arbejde, der også fra den side er blevet udført i denne sag, og også en tak til de embedsmænd i Trafikministeriet og Miljøministeriet, der har været os behjælpelige under sagen.

Vi vil i Socialdemokratiet følge hele arbejdet under opbygningen af den faste forbindelse, og vi vil naturligvis – og det er med stor glæde, jeg kan sige det – stemme for lovforslaget i dag.

#### Løvig Simonsen (S):

Med vedtagelsen i dag bliver der sat et foreløbigt punktum for debatten om den faste forbindelse over Øresund. Men det er kun et foreløbigt punktum, for debatten vil selvfølgelig fortsætte i forbindelse med de nye undersøgelser og oplysninger, der fremkommer. Ikke mindst miljøproblemerne er indgået i debatten og med god grund, fordi et sådant projekt, hvordan det end udformes, har nogle miljøpåvirkninger, som det selvfølgelig er vores ansvar at minimere.

[Løvlig Simonsen]

Det er også derfor, at Socialdemokratiet fra begyndelsen ved udgivelsen af miljørapporten har gjort det klart, at den valgte løsning skulle være miljømæssigt forsvarlig, og at der i den videre behandling af forslaget skulle foretages de nødvendige undersøgelser og opstilles en kvalitetsmålsætning for at sikre den mest miljøvenlige løsning i henhold til den valgte udformning.

Endvidere skal jeg tillade mig endnu en gang at henvise til den politiske aftale af 29. april § 3, hvor der er afsat en særlig miljøpulje på 300 mio. kr.

Men det er ikke kun i lovforslaget og i den politiske aftale, man finder de socialdemokratiske fingeraftryk. Også i det nu afsluttede store udvalgsarbejde samt i den betænkning, der blev afgivet ved 2. behandling, og igen ved tillægsbetænkningen kan det konstateres, at en lang række problemer har været endevendt og undersøgt og er blevet afklaret, ligesom der er givet tilsagn om, at der fortsat skal foretages undersøgelser, før den endelige udformning fastlægges.

Selv om der har været en meget stor interesse for landanlæggets udformning, herunder en særlig interesse og debat vedrørende støj- og luftforurening, har den senere tids debat igen fokuseret på kyst til kyst-anlægget og herunder påvirkning af såvel Øresunds som Østersøens vandmiljø.

Lad mig derfor slå fast, som jeg også tidligere har gjort her i salen, at Østersøens miljøproblemer ikke er af ny dato, og at vi ved fra miljørapporten, at der er to faktorer, der er af betydning for torskefiskeriet i Østersøen. Den ene er saltindholdet, og den anden er iltindholdet. Saltindholdet er vi ikke selv herre over – forstået på den måde, at de større saltindtag kun forekommer ved særlig stærke storme, og det er længe siden, vi har haft et sådant indtag. Det betyder naturligvis, at hvis de yderligere undersøgelser viser, at selv et udsving på 0,03 promillepoint har betydning for saltindholdet i Østersøen, må der naturligvis foretages en kompenserende afgravning, der er beregnet til 1,7 mio. kubikmeter.

Det andet usikkerhedspunkt i forbindelse med saltindtaget er, hvor meget af det tunge saltvand der ved et sådant indtag løber igennem Storebælt. Her er svensk og dansk sagkundskab ikke enige, så det må vi selvfølgelig afkla-

re, før vi tager den endelige beslutning om en kompenserende afgravning i forhold til saltindtaget.

Iltproblemerne er derimod, som alle ved, menneskeskabte på grund af den forurening, der er sket i Østersøen, og her forholder det sig jo sådan, at der i foråret 1992 skal foreligge en handlingsplan til genopretning af miljøet i Østersøen, udarbejdet af de enkelte Østersølande, og iværksættelsen af en sådan plan har langt større betydning for Østersøens iltindhold end en kommende broforbindelse. Det er derfor, vi med de oplysninger, vi har i dag, sætter spørgsmålstegn ved nødvendigheden af den store fladeafgravning på 11 mio. kubikmeter.

Jeg vil gerne understrege dette, fordi et af de stillede ændringsforslag går ud på, »at der sikres en miljømæssig nulløsning for Østersøen og i øvrigt«. Nu ved jeg ikke, hvad »i øvrigt« dækker, men skal man tage ændringsforslaget for pålydende, indebærer det vel en fuldstændig kompensationsafgravning og de deraf afledte påvirkninger af Øresund, og jeg har faktisk svært ved at tro, at det skulle være forslagsstillernes mening, men det får vi jo nok afklaret i løbet af debatten.

Et andet aspekt, som har været fremme i Det Fri Aktuelt, er, om man kunne foretage en kompenserende afgravning i Storebælt i stedet for i Øresund for at mindske påvirkningerne i Øresund. En sådan overvejelse må selvfølgelig indgå i de videre undersøgelser, men det er nu ikke så enkelt endda, hvilket jeg håber miljøministeren vil kommentere i sit indlæg.

Lad mig til sidst erindre om, at debatten indtil nu har været for eller imod den valgte udformning. Nogle vil måske betragte modstanden imod forbindelsen som en hetz, og en hetz kan nemt føre til hærværk. Jeg håber, at mange af de organisationer, der har henvendt sig til udvalget, vil gå ind i en konstruktiv dialog med os for at forbedre projektet miljømæssigt. Det er i hvert fald det, vi har lagt op til i vores tilføjelse til tillægsbetænkningen. Derfor forventer jeg, at vi kan gå fra konfrontationsfasen til dialogen.

Vi i Socialdemokratiet vil ikke alene gerne deltage i en sådan proces; det er vi simpelt hen forpligtet til af hensyn til miljøet.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):



[Tommy Dinesen]

Jeg lyttede selvfølgelig til hr. Svend Aukenes udtalelser her fra Folketingets talerstol bl.a. om demokrati. At vedtage en beslutning, uden at der bliver ændret et komma i loven, efter at der har været en debat i to måneder, er vel ikke demokrati. Ville man have sagt det samme, f.eks. hvis man vedtog, at nu skal vi i EF, og tog debatten bagefter? Det er der vist ikke nogen der ville sige var demokrati.

Dernæst vil jeg bede om dokumentation for, at en biltogstunnel er dyrere. Der er selvfølgelig nogle, der har sagt det, og det har man sagt i DSB, men en biltogstunnel var det, man først og fremmest selv regnede med i starten. Nu er det altså blevet dyrere. Der er imidlertid nogle, der har regnet på en biltogstunnelløsning, bl.a. CASA, og er kommet til det resultat, at den er billigere.

Jeg vil også gøre opmærksom på, at vil man ikke have en biltogstunnel, kunne man have valgt en anden tunnel, som ikke havde forhindret vandgennemstrømningen. Det er jo netop det, som Socialdemokratiet og forligspartierne har gjort for Storebælt. Der er der ikke noget i vejen med den borede tunnel, bortset fra at tunnelmaskinerne ikke kan køre. Man ellers er idelen da god nok. Hvorfor er den så ikke god nok for Øresund?

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Der blev hældt en del vand ud af ørerne i de tre indlæg fra Socialdemokratiet her. Jeg vil efter en bemærkning til hr. J. K. Hansen koncentrere mig om hr. Svend Aukenes indlæg.

Den første bemærkning til formanden for Trafikudvalget gælder en dyb forundring over, at en formand for et folketingsudvalg refererer fra, hvad der sker på møderne, ved at fortælle, hvor mange gange et medlem er mødt til udvalgs møde. Det er groft, det er unormalt, og det må hr. J. K. Hansen stå til ansvar for i andre diskussioner end denne.

Dernæst vil jeg gerne stille hr. Svend Auken tre spørgsmål.

For det første: Hvorfor påtager Socialdemokratiet sig et medansvar for KV-regeringens sjuksk, måske bevidste forglemmelser, brudte løfter over for nabolande, dårlig administration, og hvad vi nu ellers har hørt Socialdemokraterne klandre regeringen for i de sidste dage? Hvorfor påtager Socialdemokratiet sig i dag et medansvar?

For det andet: Hvorfor synes Socialdemokratiet, at tiden er inde til at blive den sikreste støttepille for den svageste regering, som Danmark har haft i mands minde?

Det tredje spørgsmål handler om den indrømmelse, som Socialdemokraterne siger de fik vedrørende høringen. Første spørgsmål her er: Hvorfor skal beslutningen tages i dag og høringen komme bagefter, uden at Folketinget kan tage konsekvenserne af, hvad folk siger? Den anden del af det er: Hvad vil Socialdemokratiet sige til de mennesker, som i en høringsfase meget forståeligt siger, at de hverken vil have ødelagt Øresund eller Østersøen?

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Det skal være en bemærkning til hr. J. K. Hansen, som kritiserer mit udvalgsarbejde.

Jeg vil gerne til hr. J. K. Hansen sige, at det jo har været klart helt fra starten, at mindretallets ønske om at få belyst alternative løsningsmodeller aldrig nogen sinde kunne imødekommes. Det har man jo sagt helt klart. Det er rigtigt, at man så kunne gå ind på regeringens og Socialdemokratiets betingelser og sige: Når man nu vælger en forkert løsning, hvordan kan vi så minimere det forkerte? Det har jeg imidlertid ikke ønsket; jeg har ikke ønsket at deltage i det skuespil, som Socialdemokratiet og regeringen har opført om den folkelige debat.

Det er rigtigt, at man har hørt på folk, og at der har været deputationer, og det er rigtigt, at man har justeret projektet, men efter min opfattelse er det ikke det rigtige projekt.

Det, mindretallet hele tiden har spurgt om, og som vi ikke kan forstå at vi ikke har kunnet få svar på, er: Hvorfor kan de alternative løsningsmodeller ikke lægges frem? Hvorfor kan de ikke udbydes i licitation?

Vi forstår, at det danske Socialdemokrati og regeringen er enige om at deponere deres beslutning i det svenske Socialdemokrati. Det er sådan set acceptabelt, men så må man også sige, at derved har man altså tilsidesat et dansk mindretal. Vi har i og for sig ikke bedt om noget som helst andet på nuværende tidspunkt end dog i det mindste også at få mulighed for at få vores forslag belyst på en sådan måde, at vi kunne tage en reel debat.

Det kunne da oven i købet være, at det ville føre til, at selv vi ville sige: Jamen alt andet lige

**[Lone Dybkjær]**

er den beslutning, som regeringen og Socialdemokratiet har taget, nok den mest fornuftige. Men det vil vi dog gerne have lov til at se demonstreret og belyst, og det mener jeg er ægte demokrati. Det er ikke blot det, at man hører på folk. Det er også det, at man tager hensyn, sådan at folks alternative forslag bliver reelt belyst.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Det, der bringer mig på talerstolen, er, at formanden for Trafikudvalget, hr. J. K. Hansen, kom med et temmelig skarpt angreb på mindretallet, fordi mindretallet havde tilladt sig i nogle betænkingsbidrag at kritisere, at der ikke havde været offentlighed nok omkring dette projekt.

Vi mener helt klart i Fremskridtspartiet, at der burde have været en folkeafstemning. Det kunne vi ikke få, men vi mener, at et minimum burde have været en bred folkelig debat, og det påstår formanden for Trafikudvalget, hr. J. K. Hansen, at vi har haft. Så vil jeg gerne minde hr. J. K. Hansen om, at der var valg i december. Jeg er valgt i Nordsjælland, som ligger temmelig tæt på Øresundsprojektet. Dette fremragende projekt blev ikke nævnt en eneste gang i valgkampen.

Jeg vil gerne spørge hr. J. K. Hansen, om han umiddelbart kan erindre radioindslag, tv-indslag eller noget fra den socialdemokratiske folketingsgruppe om dette fremragende projekt, for det er trods alt ikke mere end otte måneder siden, vi havde en folketingsvalgkamp.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Nu skal talerstolen jo for de korte bemærkninger vedkommende ikke alene overlades til modstanderpartierne. Hr. Gade har endda fundet ud af, at vi har den svageste regering i mands minde. Jeg er selvfølgelig lidt ældre end hr. Gade, men jeg kan huske en regering Hartling, der støttede sig på 22 mandater. I så fald skulle den nuværende regering jo sidde i tre år; så det må i hvert fald være helt galt.

Dernæst sagde hr. Tommy Dinesen, at det ikke var demokrati, når der efter to måneders ekstra debat ikke skete nogen ændringer. Er det en forudsætning for at føre debat, at nogen skal til-

sige inden debatten eller under debatten, at der under alle omstændigheder vil ske ændringer? Det var da en mærkelig form for demokrati. Selvfølgelig kan der foregå en debat, som ikke fører til nogen ændringer – særlig hvis der ikke kommer noget væsentligt nyt frem. Fru Lone Dybkjær gik endda så vidt som at kalde det for skuespil. Vi er altså mange, der har taget dette drama meget alvorligt og bestemt ikke leget med det, som fru Lone Dybkjær søgte at fremstille det.

I øvrigt er det jo ikke rigtigt, at der ikke er sket ændringer, vil jeg gerne sige til hr. Tommy Dinesen. Der er jo i betænkningen sket nogle åbninger, som alle flertalspartierne synes er en fordel. Ellers ville de jo ikke have skrevet dem og være gået ind for dem. Og derfor er selve oplysningen om, at der ikke er sket ændringer, også forkert.

Men det skal jo lige huskes, at da vores regering indgik aftalen med den svenske regering, skete det med godkendelse af fire partier, der tilsammen repræsenterer op mod 140 stemmer i Folketinget. Og det er klart, at når dette mandat er givet regeringen, underløber man selvfølgelig ikke sin regering, som man selv har støttet i at indgå den aftale, på anden måde, end sket er, nemlig ved at indføre nogle forbedrende ændringer, som giver nogle muligheder, efterhånden som projektet skrider frem. Disse ændringer er jo alle sammen i den retning, som hr. Tommy Dinesen er talsmand for, og derfor skulle han være glad og tilfreds i dag.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Det er i anledning af fru Lone Dybkjærs bemærkninger om skuespil. Fru Lone Dybkjær må selvfølgelig selv tage ansvaret for, hvordan hun betragter et sådant udvalgsarbejde – det er ikke min afgørelse – men jeg vil gerne sige til fru Lone Dybkjær, at før man sætter et skuespil op på scenen, er der en iscenesætter og nogle, der vælger temaet.

Socialdemokratiet valgte den 7. april 1990 klart, hvilken forbindelse vi ønskede over Øresund. Den var kendt, og den blev kommenteret. Men dengang fru Lone Dybkjær gav sit tilsagn om, hvilken forbindelse der skulle være gældende mellem Danmark og Sverige, foregik det i dølgsmål i Miljøministeriet; jeg kan her henviser til notat af 14. september. Jeg ved udmær-

[Løvig Simonsen]

ket godt, at det ved førstebehandlingen her blev klargjort, at Det Radikale Venstre ikke på det grundlag havde sagt ja til forbindelsen.

Nej, men det, fru Lone Dybkjær gjorde dengang, var at fravælge de andre muligheder. En ansvarlig miljøminister må selvfølgelig tage hensyn først og fremmest til miljøet, og hvis det var sådan, at miljøministeren på daværende tidspunkt ikke var overbevist om, at den valgte løsning var miljømæssigt rigtig, så var det hendes forpligtelse at sørge for, at andre muligheder blev inddraget i debatten dengang og ikke nu.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Jeg skal sige til hr. Gade, at jeg tror nok, jeg så godt som de fleste herinde er klar over, hvad Folketingets forretningsorden indeholder, og hvad man må referere og ikke referere fra et udvalgs-møde. Der føres protokol over udvalgs-møderne, og det er således, at man ikke kan undgå – specielt ikke, når man er formand for et udvalg – at bide mærke i, om nogle deltager i udvalgsarbejdet eller ej.

Det, jeg har kritiseret her i dag, er, at et parti kan være med til at skrive noget – jeg har i øvrigt ikke kritiseret dem, der har skrevet det, men at et parti kan være med til at skrive noget – når man ikke har deltaget i udvalgsarbejdet, og det er jo ikke modsagt.

Jeg må sige – og det ikke er noget, jeg siger med stor glæde – at når man taler om politikere, og at det er »skadeligt for den demokratiske udvikling«, og når jeg ved, hvor godt denne sag er blevet behandlet, så støder det mig, at et parti, som ikke deltager i udvalgsarbejdet, kan sige noget sådant. Men det ansvar, hr. Gade, tager jeg på mig, sådan er det altså. Det må hr. Gade så kritisere mig for, men jeg mener ikke, der fra min side er sket brud på Folketingets forretningsorden.

Fru Lone Dybkjær kunne jeg jo så stille det spørgsmål: Hvorfor har man ikke villet deltage? Det kan da godt være, man er imod en ting, men så kunne man da deltage i den demokratiske proces, og den demokratiske proces i det danske Folketing er jo, at vi har tre behandlinger af et lovforslag, og mellemliggende har vi et arbejde i det, vi kalder lovværkstedet herinde. Hvorfor i alverden vil man ikke deltage i dette arbejde, fordi det er noget, man ikke kan lide?

Og jeg vil ikke godtage, at der har været tale om et skuespil her. Vi har arbejdet med denne sag længe før den dansk-svenske regeringsaftale, så det er altså ikke rigtigt, og det ved fru Lone Dybkjær også fra møder ude i landet, at der ikke har været debat om hele denne sag. Men jeg må altså konkludere, at hvis De Radikale er imod en ting, vil de ikke deltage i den demokratiske proces, der hedder udvalgsarbejde.

(Kort bemærkning).

**Svend Auken (S):**

Hr. Gade stillede mig nogle spørgsmål, som jeg gerne vil besvare.

Det første spørgsmål, hr. Gade stillede til Socialdemokratiet, var, hvorfor vi nu tog medansvar for alle regeringens fejl i behandlingen af denne sag i forhold til EF. Jeg vil gerne sige, at det gør Socialdemokratiet ikke. Vi har taget afstand fra og har kritiseret regeringens håndtering af denne sag, og jeg tror, at hvis man kunne granske ministrenes hjerter og nyrer, er de selv ikke alt for stolte over den måde, de har håndteret dette spørgsmål på. Vi holdt os imidlertid ikke kun til kritikken, vi gik også ind og gjorde noget ved det, fik rettet forholdet, og nu er der sikret en fuldt forsvarlig behandling af sagen. Derfor er der ikke tale om at tage medansvar, men der er tale om at reagere hurtigt og rette fejlen.

Med hensyn til, om høringen i den fortsatte behandling har nogen betydning, vil jeg kun sige, at den offentlige debat spiller en meget stor rolle for os. Jeg vil bare minde om, at da nogle af regeringens rådgivere rykkede ud med, at en sænketunnel miljømæssigt ville være at foretrække frem for en kombineret forbindelse som den, der er lagt op til, og at den økonomisk ikke ville være dyrere, tog vi med det samme initiativet til at få konfronteret regeringens rådgivere med andre rådgivere, der havde en anden opfattelse, og det mandede ud i en fælles rapport, der belyste spørgsmålet og viste – i hvert fald så vidt jeg læser den – at det projekt, der er aftalt, og som er det kombinerede projekt, økonomisk og miljømæssigt var at foretrække. Og sådan vil det være både til lands og til havs, at vi vil lytte til de synspunkter, der er.

Hr. Gade spørger – og det er vel det, der hedder det storpolitiske spørgsmål – hvorfor Socialdemokratiet vil gå ind og støtte den svageste regering overhovedet, og at det næsten er, som

**[Svend Auken]**

om vi, når vi stemmer for en fast forbindelse, som vi er svorne tilhængere af, så også har stemt for en fortsat borgerlig regering. Svaret er vel kun det, at jeg tror, at store beslutninger som den, vi står over for her, bedst træffes i meget bred enighed i det danske Folketing. Det er vigtigt for udlandets respekt, og det er vigtigt for befolkningens tiltro, at man ved, at en beslutning bliver gennemført, uanset hvem der sidder i regering. Og det vil sige, at vi naturligvis også regner med, at når den nuværende regering kommer i opposition, vil den loyalt bakke den løsning op, som en socialdemokratisk ledet regering i så fald vil gennemføre. Jeg tror, alle parter er bedst tjent med, at store beslutninger bliver truffet i bred enighed, og at vi ikke lader dagens parlamentariske situation forrykke det billede.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg synes, det er fantastisk, at man nu fra to af Socialdemokratiets ordførere kan høre, at denne sag drejer sig om, hvorvidt en person har været til stede i Trafikudvalget eller ej. Jeg troede, vi skulle diskutere noget, der drejer sig om 12 mia. kr., men jeg har måske misforstået det hele.

Til almindelig oplysning kan jeg sige, at jeg vistnok har deltaget i de fleste møder, så det behøver vi i hvert fald ikke at diskutere.

Så vil jeg gerne sige til hr. Arne Melchior, at jeg ikke opfatter det, der er foregået, som demokrati. Det gør jeg ikke, for selv om folk kan komme op i udvalget, var det, som hr. Arne Melchior rigtigt siger, lobbyister, der kom. Det er rigtigt, at alle har ret til at komme i udvalgene, men hvad er der sket? Er der nogen af de 43 deputationer, der har fået nogen som helst indflydelse på det lovforslag, der ligger fikst og færdigt og sådan, som det har ligget, inden vi behandlede det første gang her i Folketinget? Det er der ikke. Der er én eneste deputation, der har fået ret. Det var en boligforening, som ikke var aftegnet på kortet, og det var man altså nødt til at acceptere at den blev, for den lå der faktisk.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Hr. Løvig Simonsen bliver ved med at sige, at

jeg i dølgsmål har accepteret en eller anden forbindelse som miljøminister i den tidligere regering. Det passer ikke, hr. Løvig Simonsen, og det bliver ikke rigtigere af, at hr. Løvig Simonsen bliver ved med at påstå det. Beslutningsgrundlaget var ikke på noget tidspunkt færdigt, da KVR-regeringen gik af, og det ved hr. Løvig Simonsen udmærket. Hr. Løvig Simonsen ved også, at der var en korrespondance mellem den radikale folketingsgruppe og regeringen om, hvordan man tilvejebragte et tilstrækkeligt godt beslutningsgrundlag, og det burde man anstændigvis da også citere.

Hr. J. K. Hansen spørger: Hvorfor deltager man ikke i den demokratiske proces? Jeg deltager da gerne i den demokratiske proces. For mig er demokrati altså, at mindretallet kommer til orde. Der har ikke kunnet ændres et komma i det, flertallet har besluttet, siden flertallets beslutning. Det er fair nok, men så kan man måske ikke fortænke os andre i ikke at medvirke i den iscenesættelse, som der er tale om i denne sammenhæng.

Så vil jeg gerne sige, at jeg synes da også, at hvis man endelig skal se på, hvordan Socialdemokratiet håndterer tingene, er vi da i hvert fald også nogle, der på nogle helt andre punkter har måttet konstatere, at Socialdemokratiet ikke har villet medvirke. F.eks. har Socialdemokratiet igennem ganske mange år ikke villet medvirke i den demokratiske proces, der hedder finansloven. Jeg mener, at indimellem må man åbenbart komme i den situation, at man synes, at det er håbløst, at man ikke får indflydelse, og så medvirker man altså ikke. Her har der ikke kunnet rokkes et komma, det er fair, men man kan da ikke fortænke os andre, der har et helt andet udgangspunkt, i ikke at ville deltage i det, der allerede var besluttet, og blot gå ind med nogle småjusteringer, når det, der har været vigtigt for os, var at få nogle alternative forslag belyst. Det kan ikke nytte noget, at man bliver ved med at snakke om detaljer i et forslag, når det, vi har ønsket, var at få andre forslag lagt på bordet.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Hr. Svend Auken bekræfter, at Socialdemokratiet nu etablerer sig som fast støttepille langt ude i Øresund for dette projekt.

[Gade]

Så prøver hr. Svend Auken at sige, at man ikke har et medansvar for denne regerings forvaltning af sagen, for dens administrative praksis og for dens administration i fremtiden. Så har jeg ikke forstået loven. Er det ikke rigtigt, som jeg forstod det, at hr. Svend Auken i et tv-indslag i går bekræftede, at fra nu af er der tale om administrative afgørelser? Hvem skal de træffes af? De skal træffes af hr. trafikminister Kaj Ikast og miljøministeren. Det er den største tillidserklæring, man kan give de to ministre . . .

**Formanden:**

Man omtaler ikke ministre ved navn.

**Gade (SF):**

Nej, men hvis nu nogen skulle have glemt, hvad de hedder. Undskyld!

Det er den største tillidserklæring, Socialdemokratiet kan give de to ministre. Man har de sidste tre dage fyldt medierne med beretninger om, hvor udelige de var. Det dilemma kommer hr. Svend Auken ikke uden om. Det er et medansvar for det, der er sket indtil i dag, og det er slemt nok, men det er værre, at det også er en fremtidig tillidserklæring til disse ministre.

Må jeg sige om Socialdemokratiets vægt på høringer, at det da er besynderligt, at man nu vil vedtage en lov, som fortæller, hvordan det skal være, og bagefter kan folk godt få lov til at komme med deres kommentarer. Det svarer jo til, at en mand bliver dømt til døden, og derefter får han lov til at blive hørt, om han vil hænges eller skydes; han får ikke valgmuligheden. Han kan blive hørt, og så kan han håbe på, at den, der skal tage stilling, vil rette sig efter det. Det er sådan en lov, Socialdemokratiet i dag stemmer for.

Socialdemokratiets formand svarede ikke på det spørgsmål, som jeg tror mange socialdemokratiske vælgere gerne vil have svar på: Hvis man som borger vil redde både Østersøen og Øresund, hvor er man så henne med denne beslutning? Man er derhenne, at man ingen chance har for, at miljøet får den prioritet, som Socialdemokratiet siger det får.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Hr. Tommy Dinesen nævnte, at der har været 43 deputationer her i sidste runde af Folketingets arbejde med sagen, og han hævdede, at ingen af dem var blevet hørt. Måtte jeg for det første spørge: Hvor mange skulle være hørt, for at hr. Tommy Dinesen ville anerkende, at det var gået demokratisk til? Hvis der havde været 16, der var blevet hørt, eller 22 eller 7, hvor mange skulle have deres ønsker imødekommet, før hr. Tommy Dinesen ville indrømme, at det var gået demokratisk til? Det kunne jo også være, at det var, fordi mindst halvdelen af dem havde været der en gang tidligere.

For det andet kunne det jo også være, at forarbejderne til loven var så gode, at det ikke var muligt at komme med indvendinger, som gjorde indtryk.

Men når dette er sagt – og jeg må arrigt tilbagevise, at der skulle være nogen mangel på demokrati i det, der er foregået – vil jeg sige, at der er sket mindst fire ændringer under behandlingen i juni og august måned.

For det første er placeringen af jernbanestationen ved lufthavnen i Kastrup blevet ændret. For det andet er der taget vidtgående nye hensyn til nogle haveforeninger og grundejere. For det tredje er der indført en forpligtelse til at skabe en cykelmedtagningsordning over den faste forbindelse. Og for det fjerde – og måske aller-væsentligste – er der åbnet mulighed for andre tekniske udformninger end den, der er indeholdt i aftalen mellem Sverige og Danmark.

Det er fire ganske væsentlige ændringer. Uden disse ville processen også have været fuldt demokratisk, men det er en usandhed – og hr. Tommy Dinesen skulle kunne sit hjemmearbejde bedre end til at påstå det her – at der ikke har været imødekommet over for ønsker, således som flertallet har fundet det korrekt.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Jeg skal sige til hr. Tommy Dinesen, at dette drejer sig selvfølgelig ikke om, hvem der har deltaget i et udvalgsmøde eller ej, sådan er det slet ikke. Det drejer sig om det, et mindretal kritisk har skrevet i sin mindretalsbetænkning om politikerlede og om den demokratiske proces. Det er det, jeg angriber, og det har jeg forhåbentlig også fået sat på plads nu.

Må jeg sige til hr. Tommy Dinesen, at når hr. Tommy Dinesen siger, at der kun er ét eneste

[J. K. Hansen]

sted, en deputation har fået ændret nogle ting, så har hr. Tommy Dinesen ikke læst betænkningensbidraget – det tror jeg nu nok hr. Tommy Dinesen har, men han vil så ikke forstå det. Nu kom hr. Arne Melchior mig i forkøbet og remsede en hel del områder op. Det er da klart, at både deputationerne og det skriftlige materiale, de har sendt os, er blevet behandlet på behørig vis på de steder, hvor sådanne skriftlige henvendelser bliver behandlet. Har vi ikke været tilfreds med svaret – og det har vi ikke været altid – har vi sendt det tilbage igen og fået et nyt svar; det kender hr. Tommy Dinesen fra udvalgsarbejdet. Så er det forkert at stå her og sige, at der ikke er foretaget rettelser, for det er der.

Må jeg så sige, at vi jo ikke er færdige, selv om vi har vedtaget denne anlægslov. Med de erklæringer, vi har afgivet, har vi en pligt til at følge tingene op, f.eks. i forbindelse med luft-havnsbanegården og området ude i Tårnby med overdækning, og vi har oven i købet sat penge af for det tilfælde, at der kommer nogle ting, som vi mener skal gøres bedre; det vil vi så være med i, og det håber jeg da også hr. Tommy Dinesen og Det Radikale Venstre og andre vil være med i; selvfølgelig vil man da det, for det drejer sig nu om at få udført dette arbejde så godt som overhovedet muligt.

Jeg må sige til fru Lone Dybkjær, at jeg har den opfattelse, at når man deltager i den demokratiske proces, når man deltager i et arbejde og ikke holder sig udenfor, så har man også chance for at få ændret nogle ting. Jeg mener, at vi har fået nogle gode ting ind i denne betænkning, og jeg tror da også, fru Lone Dybkjær vil sige, at det er i orden. Men måske var det blevet endnu bedre, hvis fru Lone Dybkjær havde villet være med i arbejdet.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Jeg ønskede ikke at sige, at fru Lone Dybkjær ikke var vidende om det, der var foregået, men det var fru Lone Dybkjær selv, der brugte udtrykket »skuespil«, og jeg tog så iscenesætterten med. Jeg håber, det er rigtigt – ellers må fru Lone Dybkjær jo gå op og korrigerer det – for det første, at der til den daværende miljøminister var et notat, der klart gennemgik de forskellige muligheder for en forbindelse over Øresund, og at en lang række af disse var fravalgt. For det

andet, at der var konkluderet i rapporten, at man havde tilstrækkelige miljøundersøgelser til at gå ind for den løsning, som vi vedtager i dag. For det tredje, at miljøministeren på det grundlag ønskede, at der skulle foretages yderligere undersøgelser. Disse undersøgelser er jo foretaget, og nogle af dem var vel også foretaget i den daværende miljøministers tid og gjort færdige, og deraf fremgår det jo, at man kan bekræfte de daværende undersøgelser. Og til sidst konkluderer notatet, at på dette grundlag kan regeringen optage kontakt med Sverige om den kombinerede forbindelse.

Det er det, der står, og det må den daværende miljøminister være vidende om. Jeg mener, at hvis den daværende miljøminister dengang havde været i tvivl om, at den valgte løsning var rigtig, så burde den daværende miljøminister have draget omsorg for, at andre løsningsmuligheder var inddraget i forhandlingerne mellem Danmark og Sverige; sådan ligger det.

(Kort bemærkning).

**Svend Auken (S):**

I mit indlæg prøvede jeg at forholde mig til de lange perspektiver i den beslutning, vi står over for, og de mange argumenter, der efter min opfattelse taler for, at man skal sige ja til en fast forbindelse.

Jeg sluttede min tale med at udstøde et hjerteresuk over den mangel på respekt, som jeg synes præger debatten, og jeg vil gerne sige, at jeg synes, at ikke mindst de, der er kritiske over for den beslutning, vi i dag skal tage, har anvendt en meget, meget voldsom sprogbrug og ikke i særlig grad prøvet at leve sig ind i eller forstå eller respektere andres synspunkter. Og jeg vil gerne komme med den tilståelse, at jeg ikke mindst tænkte på hr. Gade i den forbindelse. Vi har i den bevægelse, jeg tilhører, meget lange og desværre entydigt dårlige erfaringer med de bestandige angreb inden for bevægelsen med mistænkeliggørelse af hinanden og hinandens synspunkter.

I den tid, hvor jeg har været formand for Socialdemokratiet – og også tidligere – har vi prøvet at undgå en efter min opfattelse skadelig polemik i forhold til SF og at respektere SF's synspunkter også dér, hvor vi var uenige med dem, og så diskutere substansen.

Det, jeg opfatter hr. Gade som værende ude i, er overhovedet ikke noget, der har med Øre-

[Svend Auken]

sund at gøre; det er alene et partipolitisk, klassisk antisocialdemokratisk felttog. I det omfang hr. Gade har saglige spørgsmål, svarer jeg på dem, som jeg gjorde før. Men at sige, at fordi vi er med til at gennemføre en beslutning om et synspunkt, vi altid har haft, og som vi så sent som i april 1990 vedtog i fuld offentlighed i vor hovedbestyrelse, omgærdet med tv og radio og alt muligt andet – i øvrigt også af kritik fra SF's side – så er vi blevet støtteparti for en borgerlig regering, det mener jeg er en helt, helt urimelig og en for debattens niveau uklædelig form for argumentation.

Så sent som sidste weekend gjorde jeg mig til talsmand for, at vi af hensyn til den stærkt voksende arbejdsløshed i det danske samfund og de meget store problemer, vi står over for – også tilpasningen til de nye vilkår i Europa – gennemførte en dronningerunde med sigte på at få dannet en anden regering i Danmark. Ingen kan være i tvivl om, at Socialdemokratiet ønsker en anden regering end den, vi har i øjeblikket. Men uanset hvilken regering vi har, socialdemokratisk eller borgerligt ledet, vil vi selvfølgelig arbejde på, at vore langsigtede synspunkter bliver gennemført, ligesom jeg ved, at også SF vil gøre det. Hvorfor så denne pukken på os og mistæneliggørelse af Socialdemokratiets synspunkter?

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg har altså tænkt mig at fortsætte i dag med at kritisere det, jeg mener er forkert, og det, som jeg mener er en forkert løsning, uanset om der er nogen, der bliver fornærmet på mig; det må jeg leve med. Hellere det og så pege på noget, som vi mener er rigtigt.

Jeg vil gerne sige til hr. Arne Melchior, at jeg opfatter dette som »vi alene vide«-politik: Vi, flertallet, de 140 – eller hvor mange det nu er – ved, hvad der er rigtigt.

Jeg talte ikke om, at der ikke bliver lavet om på linieføringen på land, for jeg har jo selv været med derude; den ligger heller ikke fast endnu. Nej, jeg talte om alle de mange, der har peget på havmiljøet, der har peget på, at det ikke skulle være en bro, at økonomien ikke var god nok. Jeg nævner dem ikke her, men der er mange af dem. De har ikke haft for fem flade ører indflydelse på det foreliggende projekt, for det bliver det, der foreligger i betænkningen; det

bliver ikke noget med en tunnel, det vil jeg godt vædde på. Spørgsmålet om demokrati og ikke-demokrati går for mig og for mit parti afgørende på, at man får en debat, og i dag burde vi med baggrund i den debat, der har været blandt folk, have stået og vedtaget den rigtige løsning. Sådan ser vi i hvert fald på det.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg tror, at hr. J. K. Hansen og jeg er uenige om, hvad en demokratisk proces er. For mig er en demokratisk proces f.eks., at en regering fremsætter sit forslag, at der foregår en debat om forslaget, og at man så derefter træffer en beslutning. For mig er det ikke en demokratisk proces, at man træffer en flertalsbeslutning, så fremsætter forslaget og derefter indbyder til en debat.

Dernæst vil jeg gerne sige: Hvis flertallet havde villet ændret på det, kunne man i det mindste have accepteret mindretallets ændringsforslag, som jo i al sin enkelthed går ud på, at vi gerne vil have lov til at få de alternative muligheder udbudt i licitation, sådan at vi kan se, hvordan de økonomiske og miljømæssige konsekvenser er ved de alternative tilbud. Hvis ikke flertallet markerer, at man vil se på de alternative tilbud, kan man naturligvis ikke få nogen til at byde på dem. Det er for mig demokrati; det er ikke for mig demokrati, at man alene småjusterer på tingene. Jeg har villet en anden proces og villet have et andet forslag belyst, og det har flertallet ikke accepteret; så kan man vel ikke fortænke mig i, at jeg ikke har villet småjustere på flertallets beslutning. Det tror jeg såmænd man kan klare fint og flot selv, dér tror jeg ikke at jeg kan bidrage, også af den grund, at jeg simpelt hen er grundlæggende imod beslutningen, sådan som den er udformet.

Så vil jeg gerne sige til hr. Løvig Simonsen: Det, at der er udarbejdet notater, det, at der er givet tilsagn om, at man godt kan optage kontakt med den svenske regering om at forhandle om en fast forbindelse, er for det første ikke ensbetydende med, at der er truffet en beslutning, og for det andet at der er givet tilsagn om, hvilken beslutning der skal træffes i den sidste ende.

Jeg har på samtlige de møder, jeg har haft med den daværende forsvarsminister og den daværende trafikminister, som jeg sad i et ud-

[Lone Dybkjær]

valg sammen med, således at alle tre partier var repræsenteret, bestandig sagt – og det mener jeg også kan bekræftes af den nuværende regering – at Det Radikale Venstre ikke har taget stilling til dette projekt. Alle har vidst, at hvis der fortsat var en KVR-regering og Det Radikale Venstre ikke kunne tilslutte sig K og V og disse dannede et flertal med nogle andre, kunne det betyde et regeringsbrud. Derfor fatter jeg ikke, at Socialdemokratiets ordfører på miljøområdet kan blive ved med at køre frem på den facon. Jeg har ikke bestilt andet end at sige, at beslutningen ikke var truffet, og at det kan dokumenteres, at Det Radikale Venstre ikke havde truffet en beslutning.

#### Formanden:

Taletiden kan ikke forlænges ved, at man dækker den røde lampe. Jeg skal ikke på nogen måde gribe ind og forkorte debatten, men jeg vil gøre opmærksom på, at jeg nu har tilladt tre runder af korte bemærkninger. Der er flere ordførere, så der bliver altså rig lejlighed til at fortsætte debatten.

(Kort bemærkning).

#### Elisabeth Arnold (RV):

Jeg vil gerne gribe lidt tilbage i debatten om, hvordan et demokratisk arbejde i et parlament som dette skal fungere. Der har været megen diskussion om, hvor meget man kan få ud af at deltage i et udvalgsarbejde, hvad en deputation kan få ud af at fremlægge sine sager for et udvalg, og hvad man kan opnå ved at deltage i debatten. Der er én episode, der i denne forbindelse står mig meget klart, og det er en fjernsynsudsendelse for en hel del måneder siden, hvor trafikministeren udtalte med stor vægt, med den klarhed og den overbevisning, som er ham egen, at uanset hvilke andre analyser og andre projekter der blev undersøgt, så ville denne løsning, nemlig den kombinerede bil- og jernbanebro over Øresund, være den, som blev resultatet.

På det tidspunkt var det altså klart, at uanset hvad der ellers blev gjort, så ville det være resultatet, sådan som det forelå nu. Ingen deputationer kunne gøre sig håb om at få ændret noget på det, ingen mindretalspartier, ingen andre personer kunne gøre sig håb om at få ændret noget som helst.

Så jeg vil da gerne spørge Trafikudvalgets formand, som har følt sig meget brøstholden over, at man har anfægtet det med den demokratiske proces: Var det også Socialdemokratiets holdning, at uanset hvad der kom frem af andre undersøgelser og andre alternativer, så var det denne løsning, der ville blive resultatet?

(Kort bemærkning).

#### Gade (SF):

Når jeg ligesom hr. Svend Auken synes, vi har brug for en anden regering, så er det jo, for at der skal føres en anden politik af hensyn til beskæftigelsen, af hensyn til almindelige mennesker i dette land, af hensyn til, at der skal blive noget at tro på; det er ikke, for at hr. Svend Auken skal flytte de tre pladser og så i øvrigt føre den samme politik.

Vi er enige, når det gælder beskæftigelse, og når det gælder kommunerne og sociale forhold; dér står vi sammen i kritikken af denne regering, men når det gælder miljøet, synes jeg, dagen er afslørende for Socialdemokratiet. Og derfor er jeg nødt til at kritisere Socialdemokratiet i dag, for man skal ikke starte debatten med at sige, at man prioriterer miljøet højt, når det, vi vedtager i dag, er, at man nedprioriterer miljøet i fuld fordragelighed med den borgerlige regering. Det er jo det, der er realiteten i det, der sker i dag. Og i den sammenhæng er det, man afsender sin tillids erklæring til de to ansvarlige ministre, for i fremtiden skal spørgsmålet om afgravninger, om, hvor meget Øresund og Østersøen skal ødelægges, jo afklares. Det er det spørgsmål, man må stille til Socialdemokraterne. Og det svar vil I jo ikke give, for I vil ikke stemme for vores ændringsforslag, så vi kunne få et svar vedrørende Østersøen. I lægger den kompetence . . .

#### Formanden:

Man må ikke tale direkte, hverken til enkeltpersoner eller til partier.

#### Gade (SF):

Socialdemokratiet lægger kompetencen fra Folketinget, fra beslutningsprocessen her, direkte over på en ministers bord. Jeg synes, det er utåleligt, demokratisk set, og jeg synes, Socialdemokratiet i denne beslutning afslører, at det ikke har forstået, at der her er noget i vejen med miljøet og med demokratiet.



[Gade]

Det er derfor, vi retter en så hård kritik mod Socialdemokratiet, og jeg er i hvert fald ikke blevet afkræftet i, at den kritik skal fremføres. Jeg er efter begivenhederne også de sidste dage blevet bekræftet i, at den kritik skal fremføres, så det høres.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Hr. Tommy Dinesen beskylder flertallet, altså ca. 135 medlemmer af dette Folketing, for at føre »vi alene vide«-politik. Det kunne forstås sådan, at når regeringspartierne, Socialdemokratiet og CD efter i årevis dybt seriøst, flittigt, men bevares, kun efter egen ringe evne, har studeret disse ting, har læst og lyttet og arbejdet med dem, og så stemmer efter den overbevisning om rigtighed, vi er nået frem til, så er det »vi alene vide«-politik, men når hr. Tommy Dinesen og hans parti stemmer imod, så er det demokrati, så er det at lytte til folket. Og når hr. Tommy Dinesen stiller sine egne forslag og stemmer for dem, så er det bare demokratisk; det er slet ikke noget, han er kommet til af overbevisning; han har bare lyttet til græsrodderne og til ballademagerne, og så er han demokratisk.

Men hr. Tommy Dinesen stemmer på det, han er nået frem til, og han bør gå i enrum med sig selv og lære sig at respektere, at motiverne hos andre er lige så ædle som dem, han har. Det, hr. Tommy Dinesen har opført her, er en fremstilling af demokrati for dværgghøns.

**Formanden:**

Der er stillet nogle konkrete spørgsmål, som bør have chance for at blive besvaret, så der bliver to afsluttende korte bemærkninger i denne runde.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Det er svar til fru Elisabeth Arnold, der fremhæver en udtalelse, som trafikministeren er kommet med, og som han selvfølgelig selv må stå inde for. Jeg kan bare sige her, at vi bestemt ikke er fuldt tilfredse med det arbejde, som er lavet fra regeringens side, og det har vi også til ladt os at kritisere – det skal der ikke være tvivl om – især på det sidste.

Men når fru Elisabeth Arnold spørger, om det også er den måde, vi arbejder på, så må jeg sige nej. Sådan arbejder vi ikke i Socialdemokratiet, det er helt klart. Vi har indgået en aftale med regeringen, og den aftale står vi naturligvis ved, men det betyder ikke, at vi så sætter os med hænderne i skødet og siger: Jamen så kan det kun være således. Vi har gennem hele denne proces, hele denne behandling, lige siden vi indgik aftalen, lige siden vi behandlede lovforslaget første gang og anden gang, arbejdet med denne sag, og hvis fru Elisabeth Arnold vil kigge i tillægsbetænkningen, ja, vi har oven i købet en tilføjelse til tillægsbetænkningen, så vil fru Elisabeth Arnold opdage, hvis hun ellers forstår at læse sådan en tekst, at mange af de ord, mange af de sætninger, der er kommet ind her, er socialdemokratiske. Det er en socialdemokratisk indsats, der har gjort, at tillægsbetænkningen og tilføjelsen ser således ud.

Må jeg gøre opmærksom på, at der på et tidspunkt var en kritik fra regeringens egne konsulenter. Vi fik gennemtruffet en konsulentundersøgelse – den var kort, den var på nogle få dage – om forskellige tunnelprojekter, og vi fik oven i købet sat de tre konsulentfirmaer og ministeriet og Miljøministeriet sammen med dem, der havde kritiseret, og vi fik det, der hedder en konsensusrapport, hvor de fandt ud af, hvad det var, de var enige og uenige om.

Vi har også gennemløjet forskellige forslag fra forskellige ingeniørfirmaer, fra forskellige konsulentfirmaer, fra tunneleksperter osv. og fået svar på dem, og vi er så vendt tilbage til, at dette forslag er det økonomisk bedst forsvarlige.

**Formanden:**

Og så den sidste korte bemærkning i denne runde til hr. Svend Auken.

(Kort bemærkning).

**Svend Auken (S):**

Jeg vil sige til hr. Gade, at nu har jeg kritiseret hans to første indlæg – jeg synes med god grund – og så vil jeg gerne udtrykke anerkendelse af det sidste indlæg, for det sidste indlæg skabte jo den klarhed, som der er brug for.

SF og Socialdemokratiet er uenige konkret i vurderingen af denne sag – det skal jeg komme tilbage til om et øjeblik – men når det drejer sig om det politiske mønster i Danmark, når det

[Svend Auken]

drejer sig om, hvem vi mener der skal danne regering, og hvilken politik der skal føres, så er der enighed. På den måde har hr. Gade, hvis jeg forstod ham rigtigt – han får jo lejlighed til at ytre sig senere i debatten i dag – helt gennemhullet den lancering af hans kronik i B.T. i dag, som dagbladet kommer med.

Når denne dag er overstået, vil det stadig væk være sådan, at der vil være en politisk styrkeprøve mellem på den ene side KV-regeringen og på den anden side Socialdemokratiet og en række partier, som er enige med Socialdemokratiet i, at der skal føres en anden politik, herunder ikke mindst Socialistisk Folkeparti. Jeg tror, det er skidt for demokratiet, at vi ikke alene holder os til at diskutere substans, men hele tiden skal ud med de små mistænkeliggørende drillerier. Jeg vil bare give et enkelt eksempel til hr. Gade.

Hvis nu Socialdemokratiet oven på SF's beslutning om at ville stemme ja til finansloven – hvis det vel at mærke blev en finanslov, der virkelig gjorde noget for beskæftigelsen og alle de andre ting, som SF har sagt – i vores kommentar havde sagt: Der kan man se, nu er SF blevet en dikkende lammehale til den borgerlige regering og alt det dér, så havde det været politik på et plan, som ingen af os kunne have været tjent med. Det, Socialdemokratiet valgte at gøre, var at ytre anerkendelse i forhold til Socialistisk Folkeparti på det tidspunkt. Og det er også den linie, vi vil indtage i fortsættelsen.

Min afsluttende replik her under den korte bemærkning skal være, at vi meget gerne vil lytte til argumenter, der kommer frem undervejs i høringen. Vi vil meget gerne lytte til argumenter fra miljøorganisationer, kommuner, fra Socialistisk Folkeparti, fra De Radikale, fra andre sider for at finde den bedst mulige forbindelse. Men det er i dag vor faste overbevisning, at den løsning, der er foreslået, både miljømæssigt og trafikpolitisk er den rigtige løsning. Og derfor vil vi, samtidig med at vi lytter, også meget gerne forsvare det synspunkt, som vi har, og som vi mener er rigtigt, og som vi er kommet til efter moden overvejelse.

**Aagaard (KF):**

Efter en utrolig grundig og også meget seriøs udvalgsbehandling sommeren igennem kan jeg på Det Konservative Folkepartis vegne slå fast, at vi med stor tilfredshed kan stemme for det endelige lovforslags vedtagelse.

Jeg skal indledningsvis gøre nogle få bemærkninger om ændringsforslagene fra Socialistisk Folkeparti og De Radikale og Kristeligt Folkeparti, inden jeg vender tilbage med bemærkninger om det forslag, som et stort flertal i dag kan støtte vedtagelsen af. Efterfølgende vil fru Agnete Laustsen supplere mine bemærkninger.

Jeg har noteret mig, at de tre partier reelt støtter forslaget om en kombineret jernbane- og vejforbindelse, som der er aftale med Sverige om, idet de tre partier jo ønsker dette forslag udbudt i international licitation sammen med forskellige tunnelprojekter. Det ser jeg trods alt som en positiv udvikling i de tre partiers holdning til den faste forbindelse over Øresund, siden vi havde forslaget til første behandling den 8. maj i år.

Når vi på trods heraf ikke kan støtte ændringsforslagene, skyldes det ikke mindst, at det efter vor opfattelse vil være en komplet umulig opgave at få sammenlignelige licitationsresultater frem på så mange forskellige projekter og vidt forskellige funktioner, hvilket de mange udmærkede svar, vi i udvalget har modtaget fra Trafikministeriet, jo også bekræfter.

Dertil kommer så også, at vi slet ikke politisk ville kunne støtte det tunnelprojekt med biltog, som slet ikke er fremtidens løsning, og som efter vor opfattelse vil koste rigtig mange skatteyderkroner.

Med sænketunnelprojektet fatter vi simpelt hen ikke, at man miljømæssigt kan forestille sig afgravninger i Øresund, som er 4-5 gange så omfattende som lovforslagets projekt, for slet ikke her også at tale om prisen.

Ændringsforslag nr. 2 om sikringen af en miljømæssig nulløsning for Østersøen føler vi er helt overflødig, idet vi i lovforslaget stiler betydelig højere, nemlig mod gennemførelsen af yderligere miljøundersøgelser, som skal sikre, at både vi og Sverige arbejder hen imod at sikre, at vi til slut får de bedste løsninger for både Østersøens og Øresunds vandmiljø.

I det hele taget føler vi det ret tankevækkende, at de partier, der i dag ikke støtter gennemførelsen af forslaget, helt ignorerer den aftale, der er indgået med Sverige, og som før sommerferien blev vedtaget i den svenske Riksdag. Her vil jeg gerne endnu en gang understrege, at vi i Det Konservative Folkeparti er både tilfredse

[Aagaard]

og stolte over aftalen og kan garantere Sverige, at vi helt og holdent er parate til at vedstå aftalen om den kombinerede forbindelse, som vi føler er den rigtige både miljømæssigt og økonomisk; vi vil tilstræbe i et konstruktivt samarbejde at føre den ud i livet på en fuldt miljømæssigt forsvarlig og økonomisk fornuftig måde, og jeg skal med disse bemærkninger afvise ændringsforslagene.

Jeg vil herefter vende mig til lovforslaget, som det nu foreligger efter en, som allerede nævnt, meget grundig udvalgsbehandling, som efter vor opfattelse bestemt ikke kan kaldes udemokratisk. I den forbindelse føler jeg, der er grund til at rette en stor tak til udvalgets formand, hr. J. K. Hansen, som på fortræffelig vis har sikret, at alle henvendelser og synspunkter grundigt er blevet behandlet i udvalget. Tak for det!

I Det Konservative Folkeparti betragter vi dette projekt som et af de bedst forberedte og gennearbejdede lovforslag. Som jeg understregede ved førstebehandlingen den 8. maj, ser vi i Det Konservative Folkeparti beslutningen om en fast forbindelse over Øresund som en meget stor og afgørende beslutning, ikke blot for vor hovedstadsregion, men for hele det danske samfund, der hermed bliver trafikalt bundet sammen med Norden. Der er for os ingen tvivl om, at denne forbindelse vil få utrolig stor betydning for den økonomiske udvikling såvel i Norden som i hele Europa. Vi ser forbindelsen som en meget stærk understregning af, at vi i Danmark ser fremad, at vi placerer vort land centralt imellem Norden og det øvrige Europa.

Vi er ikke spor betænkelige med hensyn til, om de miljømæssige opgaver kan løses tilfredsstillende, såvel hvad angår kyst til kyst-linjen som for de omfattende landanlægs vedkommende. Men vi er dog enige i, at det er fornuftigt løbende at vurdere de forskellige aspekter og de forskellige muligheder, der vil dukke op i forbindelse med projektets endelige udformning, hvilket jo også er understreget af flertallet i den betænkning, vi har afgivet.

Det er ikke unaturligt, at et så stort projekt fremkalder modstand, men det er vor forventning, at når lovforslaget i dag er vedtaget, så kan vi alle stå sammen om at sikre det bedst mulige endelige resultat såvel miljømæssigt og teknisk som økonomisk.

I Det Konservative Folkeparti er vi fuldt og fast overbevist om, at dette projekt vil gavne hele det danske samfund og under ingen omstændigheder vil bevirke, at nogen af de stærkt tiltrængte vejprojekter, som bl.a. i Jylland venter på at blive gennemført, vil blive forsinket.

Vi har under udvalgsarbejdet med tilfredshed noteret de forslag, som trafikministeren er kommet med om udformningen af lufthavnstationen og terminalen. Vi ser det som en klar forbedring, endda uden at det fører til merudgifter. Det samme gælder det videre arbejde med linjeføringen og udformningen af landanlæggene, der nu skal ske i et tæt samarbejde med de kommunale myndigheder. Vi er også virkelig godt tilfredse med, at det i tillægsbetænkningen er slået fast og sikret, at de nødvendige ekspropriationer bliver fremskyndet mest muligt, således at de borgere og de ejendomme, der bliver berørt, hurtigt kan få besked om den fremtidige situation.

Må jeg afslutningsvis understrege betydningen af det samarbejde, der både på nordisk plan og her i Folketinget er skabt med dette lovforslag. Det viser efter vor opfattelse klart, at når det virkelig gælder, så kan regeringspartier og opposition samarbejde om fornuftige og fremadrettede løsninger. Det lover efter vor opfattelse godt for fremtiden.

**Agnete Laustsen (KF):**

Blandt de mange henvendelser, vi har fået i anledning af dette store projekt, synes jeg, det er værd at bemærke den opfordring, vi har modtaget fra fem borgmestre og amtsborgmestre i Storkøbenhavnområdet. Det er en henvendelse, som klart lover aktiv kommunal miljømedvirken ved anlæggets fremtidige udformning og udførelse, men det er samtidig en henvendelse, som lige så klart påpeger, at hovedstadsregionen har behov for udvikling og vækst for at kunne spille en rolle såvel i Norden som i det øvrige Europa. Det synes jeg er væsentligt også at få med i denne afsluttende debat, som jo ellers mest har drejet sig om miljø.

Vi skal værne – naturligvis skal vi det – om vore miljøværdier, vore fugle, sæler, frøer, fisk, ålegræs, muslinger osv. Det fastslår lovforslaget da også tydeligt og klart. Men vi må ikke glemme, at miljø er også mennesker, det er mennesker, der gerne vil have arbejdspladser, der vil have veje og transportmuligheder, så de

**[Agnete Laustsen]**

kan bevæge sig hurtigt og let, og som vil have boliger, der kan være en god ramme om familielivet. Det er mennesker, som vil have velfungerende sundheds- og socialfaciliteter, der vil have skoler, uddannelsessteder og kulturliv, der kan berige deres tilværelse.

Det får vi ikke, hvis vi ikke også sørger for, at vore byer og deres opland får tilført liv og vækstmuligheder, som vi nu gør det med anlæg af Øresundsbroen og i tilknytning hertil Ørestaden. Derfor har en Øresundsbro da også i adskillige år stået på Det Konservative Folkepartis program, og derfor lægger vi så afgørende vægt på, at vi nu vedtager og gennemfører projektet, så hele den videre planlægning i København kan sikres og byen og dens opland igen få en fremtid for sig og ikke bag sig.

**Svend Heiselberg (V):**

Venstre er af den opfattelse, at den aftale, der er lavet med den svenske regering og tiltrådt af den svenske Riksdag, og som danner grundlag for vedtagelse af lovforslaget om anlæg af den faste forbindelse over Øresund, hvor regeringen, Socialdemokratiet og CD står bag, og hvor vi er enedes om et fælles bidrag til tillægsbetænkningen, er det bedste forslag, og derfor vil vi, når vi kommer så langt, stemme imod ændringsforslagene.

Den aftale, som et stort flertal står bag, tager til fulde hensyn til såvel miljøet som økonomien. Tillægsbetænkningen præciserer, at der skal tages alle tænkelige og utænkelige hensyn til miljøet og til beboerne i de berørte områder. Men jeg vil gerne sige, at jeg synes, det er forståeligt, at der hos mange beboere har været og stadig væk er skepsis med hensyn til de gener, der kan opstå.

I Venstre har vi aldrig lagt skjul på, at der vil være mange mennesker i de nære områder, som bliver berørt af landanlægget, og de følger naturligvis problemerne i forbindelse med en fast forbindelse over Øresund med en meget forståelig interesse. Det ville være forkert at benægte, at nogle familier bliver berørt. Det er her politikernes opgave at vurdere projektet ud fra både miljømæssige og økonomiske aspekter. Miljøhensyn koster desværre, og en balance mellem de to hensyn er nødvendig. Men jeg mener også at kunne sige, at vi har bestræbt os på at tage de nævnte hensyn.

Den faste Øresundsforbindelse, vi vedtager i dag, vil åbne for mange perspektiver: Vi knytter Norden tættere sammen. Med den faste anlæg over Øresund indretter vi os på det udvidede Europa og knytter det nye Europa tættere sammen. Vi, som føler nær tilknytning til Norden, kan kun hilse vedtagelsen af anlægsloven velkommen.

Men jeg vil heller ikke undlade at nævne, at hele sagsforløbet i behandlingen af lovforslaget har gjort, at vi i dag må konstatere, at hele Folketinget er for en fast forbindelse, hvilket jo fremgår af ændringsforslagene. Hvis vi havde fulgt ændringsforslagene, kunne vi måske være endt i den situation, at alle havde stemt for aftalen, som den foreligger, fordi andre løsningsmodeller havde vist sig at være for dyre, og ikke taget de større og bedre miljøhensyn, som flertallet foreslår. Men i øvrigt vil jeg tilslutte mig, hvad ministeren har sagt.

Der har i den sidste tid været meget flimmet og usikkerhed om projektet, og mange har bidraget hertil. Det seneste eksempel oplevede vi i fredags, da en embedsmand fra Kommissionen på sin facon fremførte miljøhensyn. Men jeg vil nu ikke være forarget over EF's indblanding. Det tilbageviser tidligere påstande om, at EF ikke vil varetage miljøhensyn. Men her måtte vi så konstatere, at tidligere stærke modstandere af EF straks var parate til at afgive suveræniteten til EF, bare deres private interesser kunne blive tilgodeset.

Jeg synes, at vi har haft en god og lang behandling af det lovforslag, som skal til endelig vedtagelse her i dag. Jeg vil benytte lejligheden til her at takke ministeren for, at ministeren altid har været imødekommende, når vi har kaldt på ministeren eller har bedt om forskelligt materiale. Og jeg vil gerne takke udvalgsformanden for den store indsats, som han har gjort for netop at høre og lytte og sørge for, at vi blev informeret i udvalget af de mange mennesker, som henvendte sig.

Med disse ord vil jeg afvise ændringsforslagene.

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg skal i mit indlæg sige noget om det trafikale, og hr. Gade vil så tage miljøet og EF op bagefter.

Jeg var den sidste, der ved andenbehandlingen var heroppe på talerstolen, og jeg var så-

[Tommy Dinesen]

mænd dengang ved at sige, at jeg godt ville vædde en isvaffel med samtlige medlemmer her i Folketinget på, at der ikke blev lavet om på dette projekt. Men jeg har ikke noget at bruge 178 isvaffler til, så det gjorde jeg ikke; men jeg har i hvert fald fået ret. Det har vi sagt adskillige gange, og det står vi ved.

Vi har fra SF's side stillet et ændringsforslag. Vi kan ikke blive ved med at komme med korte bemærkninger, men til det sidste indlæg, hr. Arne Melchior havde, vil jeg godt sige, at når vi, både De Radikale, Kristeligt Folkeparti og SF, kommer med et ændringsforslag, der siger, at andre løsninger skal ud i åben licitation, så er det ærlig talt ikke for at stå og sige, at vi har ret, for vi har altid sagt, at vi gik ind for en boret tog-tunnel. Vi er ærlig talt gået ret langt for at få en dialog i gang, for at prøve på at få dem, der har en modsat opfattelse af den, vi har, til at være med, således at vi kunne få det hele belyst. Og det er jo det, der er problemet: Vi har jo ikke fået det hele belyst. Vi har ikke fået alle ting belyst, og det er der masser af eksempler på.

Derfor vil denne debat køre videre. Jeg synes ærlig talt ikke, det er særlig klogt af forligspartierne, at de ikke har været mere imødekommende, for så havde man fået en ordentlig debat.

Betækningsbidraget fra forligspartierne siger noget om, at man vil være åben, hvis der på miljøside eller økonomisk vil vise sig en anden løsning, og man tænker her på en tunnel lagt på havbunden. Men samtidig står der altså i nogle af de papirer, der blev afleveret forleden dag nede i Bruxelles, at når dette lovforslag er vedtaget i dag, så er det kun det, der kan køre igennem.

Jeg ved, at hr. Arne Melchior og andre har været meget interesseret i at få dette med tunnelen på havbunden med ind i debatten, og derfor havde jeg håbet, at vi, når vi stillede et ændringsforslag, havde fået det med – for det er jo ikke afklaret. Der er problemer med en tunnel lagt på havbunden forstået således, at hvis den rager alt for meget op, så kan den forhindre vandgennemstrømningen i de underste lag i Øresund. Men da er det en god idé at lave det, som ingeniørerne kalder »gardiner«, som man ville sætte ned rundt om tunnelementerne, og som kunne gøre, at Saltholmkalken ikke bliver blandet op i vandet. Der står noget Saltholmkalk i et glas nede på min plads. Det er simpelt hen en teskefuld, der er blandet op i vand, og

det viser, hvordan forureningen bliver derude, hvis ikke man passer på. Og det kunne man måske forhindre ved at bruge disse »gardiner«.

Når der nu står i betækningsbidraget, at man måske kan sige ja til en tunnel lagt på havbunden, så mangler jeg ærlig talt svar på, hvor lang tid man tror det vil tage at lave et sådant projekt. Det er jo 1 år mindst. Hr. Arne Melchior ryster på hovedet; det har hr. Arne Melchior selvfølgelig lov til. Man kan ikke gå ud og lave katamaraner til kraner, der skal løfte nogle elementer på måske flere tusind tons; det ved jeg i hvert fald lidt om. Det kan ikke lade sig gøre; det er lavvandede områder. Ellers skal man lave en ny linjeføring. Man kan ikke fra den ene dag til den anden gå hen og lave nogle elementfabrikker, som skal lave de tunnelrør, det her drejer sig om, og man kan ikke bruge det nede i Korsør, for der står, det skal rives ned, når Storebæltsforbindelsen er færdig.

Man kan altså ikke gøre det fra den ene dag til den anden, og derfor er det mit partis opfattelse, at det her er blevet brugt som et alibi, således at når forligspartierne nu kommer ud og skal stå til regnskab for det, de har lavet, så kan de sige: Jamen vi har vedtaget, der skal være høringer, og vi vil høre på jer og ditten og daten. Men realiteten er, at der ikke bliver lavet noget om.

Det er rigtigt, at der har været en meget grundig behandling af dette forslag, og det skal der selvfølgelig også være, men jeg føler, at vi i de partier, der er imod, ikke har de samme muligheder som flertallet. Jeg tror, man skal overveje at lave et forslag, der går på, at der gives nogle muligheder for bistand, således at man bedre kan argumentere imod det, som vi hele tiden får forelagt. Jeg tænker på de mange papirer, der ligger; hvis der er en forsker, der nogen sinde vil kigge på det, så kan han godt få papirerne.

Sagen er efter min opfattelse, at hver gang man stiller et spørgsmål, så sidder der en masse mennesker ovre i Trafikministeriet – der er jurister og der er hele sjavsven – som simpelt hen venter på at få nogle spørgsmål. Og de besvarer dem, og vi får aldrig ret, vi, der er i opposition. Vi kan ikke få tingene belyst, fordi de, der sidder derovre og laver det arbejde, har fået at vide, at nu skal de gå ud og arbejde for det forslag, der er flertal for her i Folketinget. Det siger noget om, hvor svært det er. Nu har jeg jo efterhånden kendt til det nogle år, efter at jeg i

[Tommy Dinesen]

10 år har arbejdet både med Storebælt og Øresund, så efterhånden synes jeg, jeg ved lidt om, hvad jeg snakker om her.

Jeg vil så slutte af med at sige, at jeg synes, det er godt, at der er så mange mennesker, der trods alt har gidet – selv om de måske har vidst, at slaget var tabt – være med til at lave aktioner, at skrive til udvalget og prøve på at være med til at vende opinionen eller flertallets mening. Derfor vil jeg gerne sige, at de ikke skal gå grædende hjem i dag, hvis der er nogle til stede her. De skal simpelt hen begynde at samle sig, fordi Femern er next stop. Og ved Femern skal vi have en boret tog tunnel, hvis vi skal have noget. Det finder vi ud af senere.

Gade (SF):

Jeg talte i tidligere korte bemærkninger om Socialdemokratiets medansvar. Det gør jeg, fordi der jo er nogle, der har ansvaret, og det er regeringen. Der er ministre, endda udenrigsministeren, der, synes jeg, i nogle medieudtalelser nærmest har prøvet at drive klapjagt på embedsmændene og EF, men det er klart, at det er regeringens ansvar, at vi står både med det resultat på lovforslagssiden, men altså også med den behandling, man har givet det indtil nu.

Jeg vil gerne fremhæve en lang række ting, som jeg mener er stærkt kritisable, fra sidste gang, vi drøftede lovforslaget i Folketinget. Det betyder, at der er en række grundlæggende synspunkter, som SF tidligere har fremført, som jeg ikke får tid til at komme ind på i dette indlæg.

Det er jo regeringens ansvar, at Finland ikke har fået de oplysninger, det bad om allerede den 9. maj 1991. Hvorfor gav man ikke Finland de oplysninger, som det bad om? Det er miljøministerens ansvar, at han ikke har opfyldt det løfte, som han gav SF i et brev til mig i februar om at sende lovforslaget rundt til Østersølandene. Det blev ikke sendt rundt. Derved fik de ikke besked om, hvilken linieføring den danske regering har lagt. Dermed fik de ikke besked om, at man i Danmark ikke vil sige noget om en nulløsning for Østersøen, at man i Danmark har tænkt sig at gennemføre en vedtagelse, uden at nogen ved noget som helst om, hvilke konsekvenser det skal have for Østersøen og Øresund.

Det er kritisabelt i sig selv, og det er enormt kritisabelt over for de andre lande, og derud-

over er det kritisabelt, at miljøministeren har lovet mig det og alligevel ikke gør det. Jeg fandt ud af det for 14 dage siden, og derefter har vi haft miljøministeren i samråd, hvor miljøministeren beklagede det; men hvad beklagede han? Han beklagede, at han var kommet til at love mig det. Han beklagede ikke, at Danmark har undladt at sende det rundt.

Det er regeringens ansvar, at Østersølandene ikke har fået en officiel henvendelse og er blevet anmodet om at udtale sig. Det er dermed regeringens ansvar, at et land som Finland med god ret kan skrive, som det har skrevet i sin henvendelse fra i går, hvor det lister internationale deklarationer – sidst en vedtagelse i HELKOM for få måneder siden – som de mener at Danmark ikke har handlet i overensstemmelse med.

Og det er regeringens ansvar, at man ikke lever op til EF-direktiverne. Den sag, som vakte så meget postyr for en uge siden, blev jo rejst både af Danmarks Naturfredningsforening og af Greenpeace for lang tid siden. Danmark får et mudret miljøansigt ude i verden, og det er regeringens ansvar.

Jeg er i formiddag blevet orienteret om, at det tyske miljøministerium agter at sende et brev til den danske regering, hvori de beder om yderligere oplysninger specielt om indflydningen til Østersøen. Vi har haft folk, der har ringet til det tyske miljøministerium, og den samtale, som jeg har fået refereret og her har i udskrift, afslører, at der i Tyskland klart er tvivl om, om Danmark opfylder VVM-direktivets artikel 7, som henviser til artikel 5.

Denne bestemmelse har ikke tidligere været drøftet, og det er altså en ny oplysning, jeg giver her. Artiklen rummer en forpligtelse, som Danmark specielt har over for EF-medlemslande, til at fremsende de data, der er nødvendige for at konstatere og vurdere de væsentlige virkninger, projektet vil kunne få for miljøet. De skal fremsendes, ikke når der bliver anmodet om det, men af egen drift fra regeringen, og her er det nu, jeg kan oplyse, at Tyskland også retter henvendelse. Jeg vil opfordre flertallet til at tage denne oplysning så alvorligt, at man nu vil sige, at det må vi undersøge. Det er en sag, der ikke har været diskuteret før, det er en artikel i VVM-direktivet, som vi ikke har drøftet. Vi kan vel ikke lade al usikkerheden ligge ude i fremtiden.

**[Gade]**

Jeg vil slutte af med en appel; man kan følge den, hvis man vil, man har jo ikke været for villig tidligere. Sagen er ikke ordentligt undersøgt, for så ville en højststående embedsmand i det tyske miljøministerium ikke udtale sig, som han har gjort til vores sekretær.

Den er ikke ordentligt undersøgt, men så har man jo på Socialdemokratiets initiativ fået en høringsprocedure. Hvad er indholdet i den? Ja, det er jo, at først vedtager man nu én bestemt løsning, og derefter siger man i den løsning, at ansvaret for de beslutninger, der skal træffes fremover, ikke længere er Folketingets, nej, det er den fungerende ministers. Hvad er det dog for noget, demokratisk set? Det vil sige, at Folketinget ingenting ved om spørgsmålet om afgravninger i Øresund, som berører Danmark mere end noget andet land. Det er et noget, som trafikministeren eller miljøministeren skal tage stilling til, uden at Folketinget kan blande sig i det, eller hvad har man tænkt sig i den sammenhæng? Skal høringsproceduren også betyde, at Østersølandene bliver inddraget i høringen? Jeg spørger, jeg ved det ikke. Der står ikke noget om det. Laver man en høringsrunde? Sender man noget tilbage til Folketinget?

Jeg ved i hvert fald, at man kobler Folketinget ud. Befolkningen har man jo opgivet for lang tid siden – desværre kan den reagere ved at opgive os, og det er måske det værste ved denne sag – men hvis man vedtager det her, er man også ved at koble Folketinget ud.

Jeg synes, at der er meget stærke argumenter imod beslutningsprocessen, hele sagens håndtering, som man kan kalde sjusket, som man kan kalde hastværk – og som man en gang imellem kunne fristes til at tro at der også kunne ligge noget bevidst bagved, at der er nogle, der ikke ønsker at få det hele belyst – og jeg synes, der påhviler de partier, der stemmer for, et stort ansvar. Jeg er ked af, at de tilsyneladende gør det med så åbne øjne.

Høringen giver ikke nogen chance for den borger på Amager, som siger: Jeg går ind for miljøet, og jeg stemmer på Socialdemokratiet, for det siger, det går ind for miljøet. Jeg vil ikke have Østersøen ødelagt, og jeg vil heller ikke have Øresund ødelagt. Hende giver dette forslag ikke en kinamands chance. Det, hun med sikkerhed ved, er, at der i hvert fald sker miljøforringelser enten i Østersøen eller i Øresund. Jeg synes, det er for dårligt!

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Hr. Gade siger, at folket er koblet ud. Nu ved jeg ikke, hvem der har bemyndiget hr. Gade til at tale på folkets vegne, han kan vel kun tale på vegne af de dele af folket, der har stemt på ham og hans parti, ligesom vi andre gør for vort eget vedkommende. Folket kan jo ikke være de 500 mennesker, der stod på slotspladsen i går, og de 150, der står der i dag.

Jeg bemærker, at sjældent er en debat blevet annonceret så intenst som den i dag, men ikke desto mindre har der bortset fra de første 10 minutter i morges været rigelig plads på tilhørerpladserne. Vi har da haft debatter, hvor folket virkelig har stået i kø og ventet i timevis på at komme ind, men det ser vi slet ikke i dag. Jeg tror, at det er vildt overdrevet.

Så har jeg en lille teknisk ting, jeg skal have afklaret med hr. Tommy Dinesen, som siger, at det vil tage årevis – eller et år, sagde hr. Tommy Dinesen vist – at give et alternativt tilbud til det tilbud, der er indeholdt i den dansk-svenske aftale. Det er ikke korrekt. Det er korrekt, at det ikke kan laves fra den ene dag til den anden, men jeg har talt med adskillige af de seriøse firmaer og eksperter i branchen, og de er uenige om mange ting, men de er alle enige om, at det kan laves på ca. 3 måneder, altså på den tid, som under alle omstændigheder må gives til at fremsende tilbud til den licitation, der kommer. Derfor er den metode, som flertallet har valgt af åbenhed for eventuel modtagelse af andre tilbud, fuldt forsvarlig.

Hr. Tommy Dinesen glemmer muligvis, at der jo i den kombinerede løsning i den dansk-svenske aftale allerede indgår 2 km sænketunnel. For at beregne, hvad det koster på 14-16 km, er det kun et lille ekstra regnestykke, der hører til, og det har slet ikke den tidshorisont, som hr. Tommy Dinesen antydede.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hvis hr. Arne Melchior tror, at man kan lave et nyt projekt med én tunnel lagt på havbunden i Øresund i løbet af 3 måneder eller sådan noget lignende, så vil jeg godt vædde en isvaffel på, at det ikke kan lade sig gøre.

Jeg vil godt gøre opmærksom på det stykke papir, som vi har fået i Folketingets Trafikud-

[Tommy Dinesen]

valg, og hvor ministerens kommentar er følgende: Efter en vedtagelse af loven og en efterfølgende ratifikation af den dansk-svenske aftale bliver regeringen såvel som den nationale lovgivningsmagt efter folkeretten forpligtet til at gennemføre projektet, altså det, der er beskrevet i den dansk-svenske aftale med dertil knyttede bilag.

Det vil sige, at hvis man går bort fra projektet med tunnelen lagt på havbunden, kræver det simpelt hen, at der skal laves et nyt. Det skal vedtages i Folketinget, og hvad ved jeg, så derfor vil jeg godt garantere for, at der går mindst 1 år. Det siger det stykke papir simpelt hen. Desuden skal man igen gennem høringsprocesser i EF, der skal nye undersøgelser til med hensyn til miljøet, og hvad ved jeg. Det er meget muligt, det ikke er nødvendigt ifølge hr. Arne Melchior, men det mener vi altså nok i SF, og det kan ikke lade sig gøre på 3 måneder eller 6 måneder, den passer ikke.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Må jeg sige til hr. Arne Melchior, at en sådan høringsprocedure, som man nu vil sige man indfører, jo ikke er et tilbud til befolkningen om, at man vil lytte til den, hvis den tager miljøet alvorligt. Det er et tilbud til den om, at man vil lytte til den, når man diskuterer, hvor meget man vil ødelægge miljøet – og det er da altid noget. Men så er det, at hr. Arne Melchior og hele Folketinget fralægger sig ansvaret, så man som borger ikke kan bruge Folketinget længe. Det er ministerens ansvar, det sker administrativt, og der skal ikke laves nye love. Der kommer ikke en lov om afgravninger.

Derfor er det, at jeg siger, at det ikke er ordentligt demokrati. Det er demokratisk i den forstand, at der er et flertal, der vil have det sådan, men jeg synes ikke, at det er ordentligt demokrati. Og her taler jeg ikke kun – er jeg i alt fald overbevist om – på SF's vælgeres vegne, jeg tror, at jeg taler på et meget, meget større antal vælgeres vegne. Desværre svarer de i disse år ved i stigende grad at blive apatiske og ligeglade med os herinde.

Jeg lagde mærke til, at der ikke rigtig var nogen, der reagerede på, at jeg her kunne meddele, at der nu også kommer en henvendelse fra Tyskland, som påberåber sig VVM-direktivet – men all right, det er vel også ligegyldigt, det er

vel handlet af i porten. Debatten her holdes vel for, at nogle partier kan holde deres tale og i TV-Avisen i aftes kunne få fortalt, at nu har de fået en høring, og at man inddrager befolkningen, og så er dagen i dag vel ikke så vigtig.

Men vi er nogle, der tager demokratiet så alvorligt, at vi synes, at det også er vigtigt, hvad der sker i dag.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Hr. Gade har tidligere i dag kommenteret Socialdemokratiets miljøprofil ud fra den opfattelse, at her er nogle ting, som går ud over miljøet. Jeg har i mit indlæg bedt hr. Gade om at kommentere hans eget ændringsforslag om, hvad en nulløsning er i Østersøen og i øvrigt. Det gav ingen kommentarer i indlægget her, men det kan så komme nu.

For det første vil jeg gerne sige, at hvis hr. Gade vil prøve at give det udseende af, at SF, Det Radikale Venstre, Kristeligt Folkeparti og for den sags skyld Fremskridtspartiet er dem, der tegner den høje miljøprofil her i Folketinget, så er det udtryk for det, som jeg vil kalde for en ophøjet farisæisme. Det vil jeg prøve på at gøre hele vejen igennem.

Hr. Gade har påpeget, at usikkerheden jo skulle komme miljøet til gode. Jeg har klart sagt, at der ikke skal graves mere af end højst nødvendigt. Og dér er spørgsmålet: Er det nødvendigt i forhold til den nulløsning, som hr. Gade plæderer for, og i hvilket omfang? Det kan hr. Gade ikke svare på.

Jeg har heller ikke fået nogen kommentarer fra hr. Gade til, om det ikke er rigtigt, at vi sammen med et stort flertal her i Folketinget har strammet op på de ting, der skal ske i Helsinki-kommissionen med hensyn til en handlingsplan for Østersøen. Er det ikke også rigtigt, at en sådan handlingsplans gennemførelse er nødvendig for at sikre Østersøens økologi? Dér ligger et meget, meget stor stykke arbejde; det er også meget, meget dyrt. Sådan ligger det.

Hr. Gade har også i sit indlæg henvist til den svenske såkaldte nulløsning. Læg mærke til, at svenskerne siger »såkaldte nulløsning«, fordi de taler om uændret vandgennemstrømning. I den rapport, som vi har fået, er det jo påpeget, at ved de afgravninger, der skal ske f.eks. i Øresund – kompensationsafgravning for saltindhold – sikrer man også et bedre saltindhold.



**[Løvig Simonsen]**

Derfor eksisterer nulløsningen ikke, den eksisterer kun på det papir, som hr. Gade har trykt sit ændringsforslag på. Sådan forholder det sig. Vi er nødt til at sige til hr. Gade, at hvis man så ydermere vil henvise til de propositioner, som svenskerne tog debatten på, vil jeg gerne citere derfra – og så skal jeg slutte – ». . . at man her ikke er sikker på, om det er rigtigt, og derfor skal det yderligere undersøges«, nøjagtig det samme, som danskerne siger af hensyn til miljøet.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Det er i hvert fald en ny oplysning, hvis det, vi vedtager i Danmark, er det samme, som svenskerne vedtager. Det har vi da haft samråd om 3-4 gange, hvor miljøministeren har præciseret, at det ikke er det samme, men at man lader alle muligheder stå åbne fra dansk side, og at man vil forhandle det bagefter, og man overlader det altså til ministeren selv at tage stilling til det i fremtiden. Det har ligget fuldstændig stjerneklart, så det passer jo i hvert fald ikke – og hvis det passer, så kræver det et ændringsforslag.

Må jeg sige om temaet om en nulløsning: Når vi skriver i vort ændringsforslag: »Nulløsning for Østersøen og i øvrigt«, er det for det første for at sige til de andre Østersølande, at et land som Danmark med en normalt høj miljøprofil i internationale forhandlinger er nødt til at love dem en nulløsning for Østersøen. Og når vi skriver »og i øvrigt«, så er det, fordi mit parti – der kan være andre partier, der har det anderledes – ikke vil være med til at lave vedtagelser, der forringer miljøet, og det er det, der sker i dag.

Vort ændringsforslag skal ses i sammenhæng med en åben licitation. Der er ingen tvivl i mit sind om, at en boret tunnel og en biltogsløsning er den miljømæssigt rigtige løsning, og derfor vil SF's melding være, at hvis ændringsforslagene var vedtaget og der blev åben licitation og vi så fik forslagene på bordet her, så ville vi med den viden, vi i dag har, selvfølgelig vælge en boret tunnel med biltog. Derfor er der en klar miljølinie i de to ændringsforslag.

Må jeg så sige om Østersøhandlingsplanen: Javel, det skal vi da have, det er vi enige om. SF har for øvrigt været initiativtager til de debatter. Vi er enige om det, og det behøver vi jo ikke

at tage en ny diskussion om. Det er endda ganske afgørende, fordi Østersøens miljø er så truet.

Men det er også derfor, at der skal meget lidt til at ødelægge balancen i Østersøen, og det spørgsmål, de andre lande stiller til os, er: Selv om det eventuelt ikke er så meget – for det siger den danske regering, men det er der ingen der ved – men selv om det nu ikke er så meget, så kan det alligevel være, at det er for meget. Det er det, jeg synes er problemet i hele debatten fra Socialdemokratiets side.

Realiteten er jo, at usikkerheden ikke kommer miljøet til gode. Jeg ved egentlig ikke, hvad usikkerheden kommer til gode i denne sag. Den kommer i hvert fald betontænkningen i Socialdemokratiet og regeringen til gode, men ellers ikke engang økonomien. Ikke engang økonomien kommer det til gode.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Vi fik jo ikke afklaret, om en såkaldt nulløsning eksisterer i forhold til det foreliggende lovforslag. Jeg forstod, at hr. Gade havde nogle betragtninger omkring biltogsløsninger og boretunnel, men det vidste vi jo godt, for det tog vi jo hul på, allerede da vi startede debatten. Og da sagde vi klart fra fra Socialdemokratiets side, fordi der er nogle påvirkninger, som skal minimeres, og det forholder sig sådan.

Når jeg siger det, er det, fordi hr. Gade i sine bemærkninger henviser til den svenske nulløsning, og så vidt jeg ved, så har den svenske nulløsning relation til det foreliggende lovforslag og ikke til andre lovforslag, så der er altså et eller andet, der halter i den argumentation.

Det andet, vi påpeger, er, at ved den valgte løsning har vi klart sagt, at vi vil have en miljømæssigt forsvarlig løsning. Det er det, vi har forbedret hele vejen, og det er i den henseende, det skal ansues, og ikke i forhold til andre løsninger, det er klart. I forhold til den valgte løsning findes der ingen nulløsning, men vi kan lave en kompenserende afgravning, der gør saltindholdet bedre, og vi kan kompensere for iltindholdet ved en handlingsplan og derved forbedre miljøet i Østersøen. Sådan ser det ud.

Det kan godt være, hr. Gade har spurgt om det i samråd med ministeren, men jeg vil gerne gøre opmærksom på, at i det forslag, som forelå for svenskerne i deres bilag, står der: »Det er

**[Løvig Simonsen]**

derfor ikke nu muligt med sikkerhed at afgøre, om og når samt i hvilket omfang kompenserende afgravning behøver gøres«. Det er klart, ellers skulle svenskerne ikke have en fornyet miljøoprøvnings. Sådan er det.

Lad mig også gøre opmærksom på, at svenskerne i deres trafikudvalg gjorde opmærksom på, at det skulle forhandles med danskerne. Lad mig også gøre opmærksom på, at vi i tillægsbetænkningen klart har sagt, at vi vil have den bedst mulige løsning, altså med de mindst mulige påvirkninger. Og lad mig endelig erindre hr. Gade om, at allerede i miljørapporten er det jo gjort klart, at de fleste af de miljøpåvirkninger, der kommer, vil være af midlertidig karakter. Det skal man have med i billedet.

Det er derfor, jeg siger, at det kan godt være, hr. Gade har den holdning, at han ønsker en anden løsning, og al ære og respekt for det, men derfra og til at slutte, at Socialdemokratiet ikke har ydet en tilstrækkelig stor indsats for at få et forbedret miljø, den går ikke.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg forstår, at hr. Løvig Simonsen nu siger klart, at der ikke eksisterer en miljømæssig nul-løsning ud fra den valgte model. Det er jeg jo enig i, den valgte model fører til miljøforringelser, og det er godt, at det bliver skåret ud i pap, at det er, hvad Socialdemokratiet og regeringen vælger: noget, der ikke kan føre til en nulløsning. Det bliver skåret ud i pap af Socialdemokratiets ordfører. Det står i strid modstrid til hr. Svend Auken's indledende betragtninger, men det er godt, at debatten nu har gjort det helt klart, at Socialdemokratiet ved, at en nulløsning miljømæssigt ikke eksisterer med det, der bliver vedtaget her.

Må jeg så sige, at for SF er der en klar sammenhæng i de to ændringsforslag. Det var, hvad jeg forsøgte at sige før, men nu siger jeg det én gang til. En åben licitation gør, at flere modeller kommer på banen, bl.a. den model, vi – og jeg tror alle – mener er miljømæssigt i orden. Den skal kombineres med, at vi vil have en nulløsning ind i selve loven, og det tredje element er, at vi vil have sagen tilbage til Folketinget. Og så er det jo logisk, at SF efter en licitation, hvis der ikke er kommet nye oplysninger frem om en sænketunnel, i Folketinget til den tid vil stemme for en boret tunnel og en jernba-

neløsning. Det hænger fremragende godt sammen med de ændringsforslag, som vi har stillet.

Jeg vil ikke påskønne, at Socialdemokratiet har, hvad skal vi sige, gjort en miljøødelæggelse lidt mindre. Problemet er, at hvis Socialdemokratiet ville prioritere miljøet højt, så var dette her projekt ikke de penge værd, der kan fås for det som brugt papir. Det er Socialdemokratiet, der bærer dette projekt igennem. Det er realiteten: Socialdemokratiet bærer dette projekt igennem. Den – og her taler jeg ikke direkte – sølle regering, vi har, kan selvfølgelig ikke gøre det.

**Formanden:**

Hr. Løvig Simonsen har ordet for en kort bemærkning, og så går vi mod slutningen af denne ordveksling.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Det er altså ikke en imødegåelse, at det, der skal til for at redde Østersøens økologi, er en handlingsplan for hele Østersøen. Der ser det ud til, at vi er enige. Når vi så kommer til miljøødelæggelsen, har jeg klart fremholdt, at der ikke er tale om miljøødelæggelse, der er tale om midlertidige påvirkninger, og vi sikrer – det sagde jeg også ved førstebehandlingen og tidligere – at vi minimerer de påvirkninger, der sker, og vi tager først og fremmest hensyn til saltindholdet i Østersøen. Det har hr. Gade vidst lige fra begyndelsen.

Det andet, jeg vil sige, er, at når jeg gør opmærksom på bemærkningerne vedrørende nul-løsningen, så er det, fordi hr. Gade selv henviser til den svenske løsning, og den henviser til den faste forbindelse, som vi vedtager i dag, og ikke til andre løsninger.

Må jeg så sige til sidst, når det drejer sig om høringer og procedurer, og i hvilket omfang de kompenserende afgravninger skal forelægges Folketinget, at der kommer en høring forud. Det står jo også i betænkningen, og det mener jeg hr. Gade har benyttet sig af i vid udstrækning. Jeg erindrre da, at vi ved førstebehandlingen var enige om, at vi ved fælles hjælp havde fået indført, at der skulle foretages en anden form for afgravning i Østersøen, hvis det blev nødvendigt. Det, vi i Socialdemokratiet ikke vil sige i dag, før vi har lavet de fornyede undersøgelser, er, i hvilket omfang og hvor disse even-

[Løvig Simonsen]

tuelle kompensationsafgravninger skal være. Men kan vi undvære disse afgravninger, så er jeg helt sikker på, at hr. Gade ville være enig i, at det også er en god miljømæssig løsning.

**Formanden:**

Så er vi tilbage ved ordførerrækken.

**Ole Donner (FP):**

Jeg skal indledningsvis sige, at Fremskridtspartiet kan støtte ændringsforslag nr. 2, der er stillet af et mindretal, og at Fremskridtspartiet stemmer imod anlægslov nr. 178.

Fremskridtspartiet er positiv over for en fast forbindelse mellem Danmark og Sverige, men vi mener, at en sådan forbindelse burde have været sendt til folkeafstemning, inden det blev fastlagt, om vi overhovedet skal have en sådan forbindelse. Det har jo her i sommermånederne været meget moderne at udtale sig om, at vi skal have flere folkeafstemninger, og vi vil selvfølgelig til efteråret, hvis ikke regeringen gør det, tage initiativ til, at man går i gang med at lave mange flere folkeafstemninger. Her har vi netop et eksempel, som ville have egnet sig til en folkeafstemning.

Hvis en folkeafstemning havde vist, at der skulle være en Øresundsforbindelse, så ville Fremskridtspartiet helst have, at en sådan var privatfinansieret. Der er ingen tvivl om, at der er mange investorer, der ville gå ind i et sådant projekt, og så kunne man opkræve penge for at passere broen, og efter en årrække kunne man overdrage anlægsprojektet vederlagsfrit til de to stater.

Den konservative ordfører, hr. Aagaard, var ved at boble over af begejstring over dette store projekt, som nu skal laves i offentlig regi, og Venstrefolkene er af samme mening. Der er en meget stor forskel imellem Venstre og De Konservative på den ene side og Fremskridtspartiet på den anden side på dette område. Vi havde som sagt helst set, at et sådant projekt var privatfinansieret, og det havde vi også ud fra de dårlige erfaringer, vi har med offentlige investeringer rundt omkring.

Da der nu ikke kunne være flertal for en folkeafstemning om det, havde Fremskridtspartiet gerne set, at man havde foretaget en høring inden for rammerne af Folketingets forretningsorden, som man jo har mulighed for at lave; heller ikke det ville man være med til.

De mange deputationer, der har været her i sommerens løb, har klart bevist, at der mangler meget i, at dette projekt, som nu skal gennemføres, er, som det skal være. Vi har af deputationer fået at vide, at der var problemer både omkring det tekniske og det miljømæssige, men det har man ikke villet høre på.

Så kom den berømte telefax i fredags, efter at Trafikudvalget havde afgivet sin betænkning, og det var selvfølgelig uheldigt, at vi ikke fik den pågældende telefax forelagt i udvalget, men som det er fremgået af pressen, var trafikministeren lovligt forhindret, idet han var hos tandlægen; onde tunger siger, at han var nede at få taget mål til en ny bro, og det er klart, så kunne han ikke komme med den telefax.

Men telefax'en og den korrespondance, der har været, viser jo nu klart, at den døråbning, som flertalspartierne tidligere har talt om – den er ikke blevet nævnt så meget i dag – at man ville lave, for at der kunne ændres lidt på projektet, blev klart tilbagevist under udvalgsbehandlingen i går. Det kan ikke lade sig gøre, der er ikke nogen mulighed for at ændre på dette projekt, uden at der skal en ny lov til.

Fremskridtspartiet er også modstander af den måde, som man laver konstruktionen på. Man opretter nu et tomt aktieselskab med en kapital på 355 mio. kr. Kapitalen fremkommer ved, at man indskyder nogle værdiløse aktier, nemlig de aktier, man har i Storebæltsforbindelsen. Storebæltsforbindelsens aktier siges at være kurs 100 værd, fordi man nu bruger 10 mia. kr. til at forsøge at bore et hul ned i Storebælt, og så fremskriver man disse penge og siger, at nu er det hul 10 mia. kr. værd, og derfor repræsenterer aktierne stadig kurs 100. Vi har før talt om her i Folketinget, hvad der ville ske, hvis en privatmand opførte sig ligesådan.

Når så det tomme aktieselskab er oprettet, låner det 5 mio. kr. for at lave et rigtigt aktieselskab, som så skal forestå den forbindelse.

Så kommer vi frem til styreformen, den måde, man udvælger de personer, der skal sidde i bestyrelserne i sådanne selskaber, på. Der har vi så mange dårlige erfaringer, jeg kan bare nævne nogle enkelte: DONG, Naturgas Syd, Bibliotekscentralen, Århus-Kalundborg-linien, »Ask« og »Urd«, og til sidst Storebæltsforbindelsen. Det er dér, hvor man skal drage erfaringerne, det er dem, der skal vejlede om den nye Øresundsforbindelse, og det, de har præsteret indtil nu, tyder jo ikke særlig godt.

[Ole Donner]

Jeg vil gerne af hensyn til den historiske bogføring sige her fra talerstolen, at Fremskridtspartiet er overbevist om, at når det her projekt i dag er vedtaget, så giver det anledning til en, måske flere sager fra forskellige lande og EF.

Vi mener som sagt, at der burde have været en bred debat, der burde have været en folkeafstemning. Jeg gik efter den første ordførertale for Socialdemokratiet på talerstolen, fordi formanden for Trafikudvalget, hr. J. K. Hansen, talte om den meget brede debat, der havde været om Øresundsforbindelsen. Jeg efterlyste et svar fra hr. J. K. Hansen på, om hr. J. K. Hansen umiddelbart kunne erindre fjernsynsudsendelser, radioklip, avisartikler eller socialdemokratisk propagandamateriale om Øresundsbroen. Vi havde jo folketingsvalg i december, og dér blev det overhovedet ikke nævnt.

Det eneste klip om Øresundsforbindelsen, jeg erindrer, var det, Københavns Radio bragte med hr. J. K. Hansen en morgen, hvor hr. J. K. Hansen sagde: Vi skal ikke have nogen bilforbindelse mellem Danmark og Sverige, vi skal have en tunnel. Vi skal kun have tog. Vi skal ikke engang have bilerne med. Det skal kun være tog. Det viste sig at være et klip, der var helt tilbage fra for halvandet år siden eller sådan noget. Og så spurgte man hr. J. K. Hansen om, hvad han nu mente, og det var så en lidt anden sag.

Det er det, jeg kan huske, men, hr. J. K. Hansen, det var et stykke tid efter, at vi havde haft det folketingsvalg, hvor det overhovedet ikke blev nævnt med ét eneste ord.

Jeg skal slutte med at sige, at Fremskridtspartiet stemmer for ændringsforslag nr. 2, og at vi stemmer imod anlægslovforslaget.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Det er rigtigt, at hr. Ole Donner stillede mig et spørgsmål i den første runde om den folkelige debat, vi havde i Socialdemokratiet. Det kan da godt være, at hr. Ole Donner ikke har fået øje på den, men jeg skal selvfølgelig hverken granske hjernen eller nyrer.

Hvis vi nu går tilbage, hvor vi fik aftalen om den faste forbindelse over Storebælt, og denne aftale er jo optrykt i forslaget til anlægslov om den faste forbindelse over Storebælt, ser vi, at vi allerede dér startede debatten om Øresundsforbindelsen.

I mit parti har vi lagt op til det, der har lige siden været en debat om det, og vi har ikke lagt skjul på vores holdning. Der har også været mulighed for at deltage i en sådan folkelig debat. Og så kan vi gå tilbage til den 7. april 1990, hvor vi i Socialdemokratiets hovedbestyrelse bestemte og tilkendegav vores holdning, som mit partis formand i dag har sagt, i fuld offentlighed, hvor fjernsynet og alt var med.

Så der har skam været muligheder for at få en folkelig debat, hvad jeg også mener vi har haft.

Når man taler om befolkningens uvilje imod det her, så må jeg gøre opmærksom på, at siden vi fik anlægsloven om Storebælt, har vi haft et valg i september 1987, vi har haft et valg i maj 1988, og vi har haft et folketingsvalg i december 1990.

Så hvis man appellerer til en folkelig debat, så har man altså haft alle muligheder for at sætte sådan en i gang. Og folket har også haft mulighed for over for de partier, de skulle stemme på, at gøre deres indflydelse gældende.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg takker hr. J. K. Hansen for redegørelsen om, hvorledes debatten har kørt i Socialdemokratiet. Jeg gør opmærksom på, at den aftale, der er optrykt i lovforslaget, er indgået efter, at vi har haft det pågældende folketingsvalg.

Jeg er selvfølgelig opmærksom på, at et stort parti som Socialdemokratiet har et arbejdsprogram, der jævnlig rettes. Nu hedder det »Gang i 90'erne«, og jeg ved så ikke, hvad det næste kommer til at hedde.

Det er klart, at man dér får afklaret nogle forhold om, hvorledes man vil have det danske samfund indrettet. Jeg er da også opmærksom på, at Socialdemokratiet for år tilbage vedtog, at der her i Danmark skulle være Økonomisk Demokrati med en række store fonde. Den debat kørte på samme måde som nu denne om Øresundsforbindelsen, uden at det dog blev til noget.

Men det, jeg gør opmærksom på, er, at jeg synes, det er mærkeligt, at man overhovedet ikke i valgkampen i december tog disse ting frem.

**Arne Melchior (CD):**

I Radioavisen i morges hørte jeg følgende sætning: »Folketingsmedlemmerne afbryder i dag deres ferie for at holde tredjebehandling og

[Arne Melchior]

afstemning om fast forbindelse over Øresund«. Noget lignende kunne man læse i en række søndagsaviser.

Jeg vil gerne sige til den ærede journaliststand og med særlig adresse til Danmarks Radio, som slet ikke kan tillade sig den slags frække bemærkninger, som de ved er usande, de ved, at folketingsmedlemmer ikke har nær den ferie og nær de afspadsringer, som journalisterne har, at folketingsmedlemmer er flittige. Men kan være enig, man kan være uenig, man kan synes om deres kvalitet eller lade være, men kan ikke sige, at de ikke er flittige. Den hån over for Folketinget må vi en dag bede Folketingets Præsidium om at tage op med Danmarks Radio.

Jeg vil i øvrigt gerne starte med en tak og anerkendelse til trafikministeren, der bestemt heller ikke har haft for meget ferie, og til udvalgets formand, hr. J. K. Hansen. Begge har vist tålmodighed og hjælpsomhed og imødekommenhed, således som vi selvfølgelig også forventer det af dem, men det skal også ved en sådan lejlighed siges, at det altså også er sket.

De altid bekymrede har selvfølgelig stillet op i rigt mål. Der er talt om lobbyvirksomhed. Der er endda nogle, der har talt om utilstødelig lobbyvirksomhed. Jeg skal herved erklære, at jeg ikke har været ude for noget sådant.

Mest lobbyvirksomhed, som er lovlig, demokratisk og uundværlig, er udfoldet af de altid bekymrede. Jeg skal minde om i den forbindelse, at den, der dør af skræk, skal begraves i en rendesten. Der kan da altid være mulighed for at være bekymret for fremtiden og for fornyelser og for store projekter, hvis endelige virkninger man umuligt kan overse, når man går i gang med dem. Men vi kom jo aldrig videre, hvis vi lod den slags bekymringer tage overhånd.

Man glemmer helt de nordiske aspekter i dette projekt. Man glemmer Københavns, Storkøbenhavns, Nordsjællands og hele Sjællands muligheder for beskæftigelse via turisme, handel, underholdning, kulturliv, forskning i det store byområde, der her vil blive skabt.

Så har man skældt ud over, at befolkningen ikke har været hørt. Jeg vil gerne takke hr. J. K. Hansen for, at han lige mindede om, at der har været tre valg i de sidste få år, hvor man jo kunne have bebredt f.eks. Socialdemokratiet og andre partier holdningerne til disse ting. Sandheden er, at Socialdemokratiet er gået frem ved disse valg.

Befolkningen har været inddraget. I aftalen om Storebæltsforbindelsen af juni 1986 står der i artikel 11, at herefter kan den danske regering gå i gang med at forhandle realistisk om en fast forbindelse over Øresund med den svenske regering.

I januar 1990 – altså for mere end halvandet år siden – førtes der her i salen på CD's initiativ en meget grundig Øresundsdebat. Og i mindst halvandet år har der været holdt møder og demonstrationer, været debatter i medierne – både de trykte og de luftbårne – alle har kunnet komme til orde.

Fru Lone Dybkjær sagde for nylig: Ja, flertalspartierne har også ført debat, men de har kun ført den for debattens skyld. Jeg må afvise det. Når vi debatterer, er det ud fra samme seriøse og hæderlige ønske om at belyse tingene, som når f.eks. fru Lone Dybkjær debatterer. Det tror jeg også hun vil indse.

Og så er der dette miljø. Fra mit kendskab til kystsikringsproblemer har jeg den erfaring, at de miljøpåvirkninger, der vil komme af den løsning, som er indeholdt i den svensk-danske aftale, eller af nogen anden løsning, teknisk set kan måles i halve promiller og er så marginale, at ingen for alvor har noget at frygte.

Så har man forsøgt at skyde på EF her i de senere uger. Må jeg gøre opmærksom på, at EF er altså ikke en bussemand, som vil stikke en kæp i hjulet for os, som vil hindre Sverige og Danmark i at få den faste forbindelse og den udformning af den, som nu Sverige og Danmark bliver enige om. Vi er medlem af EF, fordi EF er os til hjælp og ikke det modsatte.

Det er lykkedes at ændre nogle ting. Jeg har allerede i en kort bemærkning i formiddag til hr. Tommy Dinesen peget på, at der er ændret i den sidste måneds tid med hensyn til cykelmedtagning, med hensyn til hensyntagen til haveforeninger og parcelhusejere. Der er ændret med hensyn ikke mindst til den tekniske udformning.

Jeg vil bide spids med hr. Tommy Dinesen og sige, at den bemærkning, der af flertallet er sat ind i tillægsbetænkningen, er mere åben end det ændringsforslag, som hr. Tommy Dinesen er medforslagsstiller til. Jeg skal læse fra side 4 i tillægsbetænkningen, hvad der er sket af fornyelse:

»Flertallet er enige om, at lovforslagets projekt er et godt projekt. Såfremt kommende tek-

[Arne Melchior]

niske, økonomiske og miljømæssige undersøgelser skulle vise, at det er hensigtsmæssigt ved udbudet at give mulighed for andre projektforslag for en kombineret jernbane- og vejforbindelse, kan dette ske, hvis der opnås enighed herom mellem den danske og svenske regering.«

Det giver alle virksomheder, alle eventuelle tilbudsgivere frit slag til at komme frem med deres ideer og begrænses altså ikke af et på forhånd af regeringens udbudsmænd og teknikere nøjagtigt udarbejdet udbudsmateriale, som tilbudsgiverne i så fald vil have at holde sig til. Det er den største åbning. Den er langt mere vidtgående end det ændringsforslag, som er stillet i betænkningen. Hr. Tommy Dinesen skulle derfor hellere takke CD og de øvrige flertalspartier for, at vi har givet denne åbning.

Og proceduren, at man skal tilbage til Folketinget, kan ordnes på 1 uge eller på 2 eller på 3, det er jo ligegyldigt. Et projekt, der skal arbejdes på i 8 år, kan vel nok tåle, at Folketinget, mens man i øvrigt tegner og regner videre, vedtager en ny lov, og da der altså er et stort flertal bag et sådant ønske, vil det i givet fald være en formalitet at få det igennem Folketinget.

Jeg skal også gøre opmærksom på noget, mange overser. I loven om anlæg af en fast forbindelse over Storebælt er der i § 4 anvist den metode, som vi nu har indarbejdet i tillægsbetænkningen. Jeg citerer § 4, stk. 2, i loven om anlæg af en fast forbindelse over Storebælt af 10. juni 1987. Der står følgende:

»Motorvejsforbindelsen kan krydse Østerenden på en højbro med fornøden gennemsejlingsmulighed eller i en sænketunnel. Projekt til udbydelse i licitation også af en sænketunnel udarbejdes, hvis det må anses for anlægsmæssigt og økonomisk hensigtsmæssigt at udbyde begge alternativer i licitation.«

Altså allerede dengang var vi så kloge, og vi har nok sovet lidt i timen, at vi ikke fik et sådant »hvis« og »eller« indarbejdet i aftalen med Sverige. Havde vi været opmærksom på det i tide, så havde sikkert både Folketingets flertal og den svenske Riksdags flertal gerne set, at det stod der. Nu kom det ikke til det, men det er altså lykkedes i sidste øjeblik, men inden det er for sent at få det indarbejdet.

Jeg skal også henviser til artikel 5 i den dansk-svenske aftale, der lyder således:

»Danmark og Sverige er enige om, at den endelige udformning af Øresundsforbindelsen, jf. artikel 2, skal ske under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges. Danmark og Sverige forudsætter, at de berørte myndigheder samarbejder i nødvendig udstrækning i spørgsmål om de miljømæssige aspekter vedrørende Øresundsforbindelse.«

Også denne artikel i aftalen anser jeg for en klar invitation, at der er andre muligheder åbne, hvis det under detailprojekteringen – og før kan man ikke vide det – skulle vise sig hensigtsmæssigt.

Jeg har så en bemærkning til Fremskridtspartiet. Jeg kan godt forstå, at Fremskridtspartiet ønsker en folkeafstemning. Jeg er imod det, men jeg kan da forstå, at man kan have det ønske. Jeg tror ikke, det kan lade sig gøre, for jeg tror ikke, man kan udforme spørgsmålene så enkelt, at en folkeafstemning giver et klart svar på, hvad folk egentlig vil.

Jeg kan også godt forstå, at man gerne vil have privatfinansiering, skønt der ikke foreligger et eneste tilbud om privatfinansiering. Der foreligger tilbud fra privat side om finansiering af nogle tværgående motorveje i Jylland, men hverken om Storebæltsforbindelsen eller om Øresundsforbindelsen er der noget firma, nogen bank, noget konsortium, som har henvendt sig og givet et sådant tilbud.

Jeg tror derfor, det er luftsteg. Men o.k., det er nu Fremskridtspartiets mening og ønske, al ære for det, så kan de stille ændringsforslag om det, og hvis de ændringsforslag så ikke bliver vedtaget – hvad de jo altså ikke ville blive – så kan jeg ikke fatte, at Fremskridtspartiet kan stemme imod hovedsagen, som er at få en fast forbindelse mellem Danmark og den skandinaviske halvø med den kæmpefordel, det vil være for ikke mindst Danmark. At man, fordi man ikke kan få sin vilje i alle enkeltheder og udformninger, kan stemme imod og altså frasige sig og så kalde sig Fremskridtspartiet, når noget så fremtidsrettet og fremskridtsrettet som et sådant projekt skal afstemmes, kan jeg ikke få ind i mit lille hoved.

Jeg modtog et brev forleden dag fra en mand, der meget passende hedder Peter Broberg. Han er arkitekt og dr.techn. og bor i Landskrona. Han har skrevet mig et pragtfuldt brev, og jeg vil lige læse et par citater af hans brev:

[Arne Melchior]

»Selvfølgelig vil teknologien føre os hen imod biler uden forurening, og det er kun et tidsspørgsmål, når disse problemer er elimineret. Bilen af i dag er ikke 2000-årstallets bil, og det er morgendagens bil, vi må bruge i planlægningen, det er de biler, som fremstilles efter år 2000, som skal bruge Øresundsforbindelsen.«

Han skriver videre:

»En skånsk-sjællandsk mangemillionby, som fungerer som en by uden barrierer, dvs. uden færger og biltog, toldstationer etc., åbner kolossale muligheder for det enkelte menneske, for virksomheder og kommuner, og det er det integrerede arbejdsmarked i Øresundsbyen, som er det store aktiv. En forbindelse med fri bilisme og lokaltogskobling er basen for dette arbejdsmarked.«

Og endnu et citat:

»Det er nok sådan, at hvis man sidder i København og betragter broen som noget, man muligvis vil bruge en gang om året, så ser tingene ud på én måde. Men sidder man i Skåne og ser København som sit naturlige centrum, så ser man behovet for en bilbro som nødvendigt.«

Vi har altså her en udtalelse, som jeg tror er rigtig, om, at det er København, der vil blive metropolen, der vil blive hovedtrækplastret i denne nye europæiske storby. I fjor sommer gik jeg en tur en dejlig sommeraften ved Vejle Fjord sammen med to ægtepar, jeg havde mødt ved et politisk møde, og vi havde jo så Vejlefjordbroen foran os. Disse fire mennesker fortalte mig, at de, et par år før Vejlefjordbroen blev bygget, havde deltaget i demonstrationer og protester imod, at denne bro skulle bygges. Men, sagde de, i dag må vi da indrømme, at den er både køn og hensigtsmæssig. Den gør hverken vold på miljøet eller på naturen. Tværtimod indrammer den vores dejlige natur – og det kan man jo godt sige der er omkring Vejle – på en behagelig og yderligere fremmede måde.

Jeg er sikker på, at sådan vil det også gå med den faste forbindelse over Øresund. De bekymrede stiller altid op med deres protest og sørgetog, og når så den pågældende vej, dæmning eller bro er bygget, vender de sig til det næste projekt og protesterer imod det, og sådan fortsætter de årti efter årti. Men sandheden er, at den brede befolkning et halvt eller et helt år efter, at en sådan fast forbindelse, en sådan gun-

stig kommunikationslinie er blevet tilendebragt og ibrugtaget, ikke kan forstå, at man i det hele taget i sin tid kunne leve uden.

Derfor kan jeg slutte i dag, som jeg sluttede talen på CD's vegne ved den endelige afgørelse om Storebæltsforbindelsen, med at sige tillykke til trafikministeren, tillykke til Folketinget, tillykke til Danmark og til Sverige og til de millioner af trafikanter, som vil elske den faste forbindelse, vi i dag beslutter. Og jeg vil ønske for alle mine kolleger inklusive mig selv, at vi må opleve at få den benyttet.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Det er en af hr. Arne Melchior's store dage. Det er det, hver gang der bliver bygget broer i dette land, og man har selvfølgelig også lov til at have det sådan. Der er ikke noget med at være betænkelig ved nogen som helst ting. Det kører bare derudad. Hvad der er godt for bilismen, er også godt for Danmark.

Hr. Arne Melchior tror, som jeg sagde i mit hovedindlæg, at man kan få lavet det her projekt om til en tunnel lagt på havbunden, og vi kan selvfølgelig diskutere hele dagen, hvem der har ret, og hvem der ikke har ret. Jeg vil blive ved med at fastholde, at det tager mindst et år, hvis man skal lave et nyt projekt, hvor brodelen bliver fjernet, og hvor der skal være en tunnel lagt på havbunden.

Eftersom vi ikke bliver enige om det, vil jeg godt prøve at spørge trafikministeren eller miljøministeren, om de to ministre eller en af dem vil give et bud på, hvor lang tid det ville tage, hvis man stillede forslag om et nyt projekt: En tunnel lagt på havbunden, høringer, undersøgelser, EF, Danmarks Naturfredningsforening, og hvem der ellers skal høres. Hvor lang tid ville et sådant nyt projekt tage? Og så tager jeg ikke engang højde for, hvad der vil ske, fordi svenskerne skal den samme procedure igennem.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Hr. Arne Melchior ved vi jo hvor vi har, når det gælder ønsket om flere biler, så det er ikke det, jeg vil koncentrere mig om.

Men det er det, at hr. Arne Melchior i den her sommer er fremstået som én, der trods alt gav

**[Gade]**

sig til at tænke – modsat måske nogle andre – og faktisk begyndte at filosofere over, om det projekt, der ligger på bordet her og nu, er det rigtige. Derfor har hr. Arne Melchior været optaget af at lave en bagdør, og jeg hører hr. Arne Melchiors indlæg her som en kraftig understregning af, at det faktisk ikke er helt sikkert, at hr. Arne Melchior synes, det er det projekt, der ligger her, det kunne f.eks. være en sænketunnel, der kom ind i billedet. Sådan har jeg forstået hr. Arne Melchiors indlæg.

Det er jo da spændende, at en af dem, der stemmer for, faktisk overvejer en helt anden løsning. Jeg tror desværre, hr. Arne Melchior, at hvis CD virkelig har det ønske, så bliver CD snydt. Det er lidt mærkeligt, men det er, fordi dette forslag så kolliderer med nogle af EF-direktiverne. Det bliver EF-direktiverne, der vil medføre, at man må sige, at det er et helt andet projekt. Det er ikke undtaget fra VVM-direktivet, hvis man vælger en sænketunnel hele vejen over, for så har forslaget helt sikkert ikke i detaljer fastlagt reglerne, og så er man underlagt VVM-direktivet, og så er det et helt andet forslag.

Jeg tror, hr. Arne Melchior må gøre sig klart, at den drøm, han har, kun kan realiseres, hvis han stemmer for SF's ændringsforslag om en åben licitation. Det er faktisk logikken. Alliancen vil være besværlig for CD, forstået, forstået, vi vil noget helt andet med trafikudviklingen.

Det interessante er, at det forslag, som SF, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti har spillet ud med her, stiller os frit med hensyn til alle projekter. Det er en fremstrakt hånd til, at vi godt tør se på alle projekter, men der er nogle, der vil låse sig fast.

Jeg tror, hr. Arne Melchior er ved at blive godt gammeldags klemt i sin søgen efter andre løsninger end det, der ligger her.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Lidt af det har hr. Gade været ind på. Det, jeg godt vil spørge hr. Arne Melchior om, er, hvorfor flertalsbemærkningerne skulle være mere vidtgående end ændringsforslagene. Jeg kan ikke helt forestille mig, hvilke andre muligheder hr. Arne Melchior kan se for sig end de fem, der rent faktisk er i mindretallets ændringsforslag. Det vil jeg gerne høre om, for det er da spændende, hvis der er nogle helt syvende ty-

per af forbindelser, som vi ikke har været opmærksomme på.

Og så citerer hr. Arne Melchior en dr.techn. Nu er det jo ikke alle dokortitler, man nødvendigvis skal have den helt store respekt for. Hvis en dr.techn. kan sige, at vi får en forureningsfri bil, så vil jeg sige, at det er rimelig forkert, for nu at sige det ret præcist. Det får vi ikke. Lige gyldigt hvordan en bil bliver udformet, så vil den kræve energi, og al energi skaber forurening, om ikke andet så på et højere entropigrundlag, og det er et af verdens problemer. Det lader sig fysisk simpelt hen ikke gøre at fremstille en forureningsfri bil. Det kan godt være, at der ikke vil være CO<sub>2</sub>, men ikke en forureningsfri bil. Det lader sig ikke gøre, så snart man anvender fysisk energi på denne måde.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Hr. Arne Melchior antydede, at Fremskridtspartiets navn ikke passede til partiets politik, fordi vi ikke vil være med til, at tomme aktieselskaber, der er offentligt styrede, skal forestå et offentligt byggeri. Vi har selvsagt en anden mening. Vi mener, det var et fremskridt, hvis man i stedet for fik effektive privatejede virksomheder til at forestå sådanne anlægsarbejder.

Hr. Arne Melchior sagde, at der ikke var kommet nogen tilbud om privatfinansiering. Det er klart, at når man ved, at der er et stort flertal i Folketinget, der hellere vil have offentlig styring, så er det småt med tilbud om finansiering.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at statsminister Poul Schlüter i midten af januar talte på Kiels Industri- og Handelskammers årsmøde. Der deltog også direktør Eckhardt van Huhn fra Deutsche Bank, der havde medbragt en plan om at overtage Storebæltsforbindelsens finansiering mod til gengæld at få garanti for, at Øresunds- og Femernforbindelserne kunne privatfinansieres. Det blev afvist, efter hvad jeg har fået refereret, af den danske statsminister med ordene, at finansieringen ikke var noget problem. Det er det jo heller ikke, når man laver et tomt aktieselskab og låner 5 mio. kr. til at starte op for.

Og så var hr. Arne Melchior inde på folkeafstemninger. Han kunne ikke få ind i sit lille hoved, hvordan man kunne formulere sådan et tema. Hvis det drejer sig om at afgive suveræniteten



[Ole Donner]

eller melde sig ind i EF eller gøre andre ting i EF, så er det ligegyldigt, hvor store sagerne er. Så har hr. Arne Melchior altid et bud på, hvordan man kan lave en folkeafstemning. Jeg vil gerne sige til hr. Arne Melchior, at man kunne f.eks. skrive: »Skal man have en fast forbindelse til Sverige? – Ja eller Nej«.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Må jeg sige til hr. Ole Donner, at hvis man nøjes med at skrive: »Skal vi have en fast forbindelse mellem Danmark og Sverige? – Ja eller Nej«, så ved hr. Ole Donner godt, at det vil blive et kæmpestort ja, for det er der næsten ingen i denne sal der er imod. Vi ved fra tillægsbetænkningen, at både De Radikale og SF ønsker en sådan fast forbindelse, så der er vist ingen tvivl om, at det ville blive et ja. Hvis det var så nemt at lave folkeafstemninger, så kunne hr. Ole Donner jo også optræde som tryllekunstner.

Hr. Tommy Dinesen siger, at det bare kører derudad. Nej, vi er ikke bare kørt derudad. Jeg har i hvert fald i 8 år arbejdet tusindvis af timer med denne og helt tilsvarende sager. Så det er ikke bare kørt derudad. Det er en urimelig insinuation.

Så sagde hr. Tommy Dinesen, at CD siger, at hvad der er godt for bilismen, er godt for Danmark. Det kan jeg godt bekræfte, for det tror jeg. Det er ikke kun, hvad der er godt for bilerne og for bilejerne, der er godt for Danmark. Der er også mange andre ting, der er godt for Danmark, men det er da rigtigt, at selvfølgelig er bilerne en del af vort daglige værktøj nøjagtig ligesom badekarret og vandhanen.

Men så gik hr. Gade videre og sagde, at jeg ønsker kun flere biler. Nej, så enkelt er det ikke. Det er ikke mig, der ønsker flere biler, for jeg har bil, det er faktisk folk, der ønsker sig flere biler. Der er flere og flere mennesker, der ønsker sig biler, og når det nu er så demokratisk i SF, at de kan belære os andre om demokrati, må de da respektere, hvad det er, folk ønsker. Denne tunnel er altså ikke kun CD's ønskedrøm.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at der står 135 mandater bag den bemærkning, der er sat ind på s. 4 i tillægsbetænkningen, og som jeg citerede i mit indlæg før. Det er ikke en CD-konstruktion. Indrømmet, jeg er ikke spor ked af

den, for jeg har kæmpet hårdt for at få det med – og tak, fordi det blev anerkendt – men det er ikke mig, og det er ikke CD, det er et stort flertal her i Folketinget, der har sat det ind.

Det sidste minut vil jeg bruge til at forsøge – men det er jo lidt vanskeligt – at svare hr. Gade og fru Lone Dybkjær på, hvad forskellen er på ændringsforslaget og den bemærkning, vi har sat ind i tillægsbetænkningen. I den forbindelse skal man have lidt næjere kendskab til licitationslovgivningen og de regler, der gælder dér. Efter ændringsforslaget skal det udbydes i licitation, og det kræver fra udbyder, altså fra det kommende selskab, en detaljeret beskrivelse og udformning af, at det skal være det og det projekt. Der kan være små varianter, men der kan ikke komme noget væsentligt nyt ind i et tilbud. Den måde, vi har givet udformningen, lader de tusinde blomster blomstre, giver bedre mulighed for at inddrage firmaer, som jo allerede har meldt sig – det er ikke nogen drøm eller noget fata morgana; firmaer, som har skrevet udførligt, som har været i udvalget og har sendt os masser af materiale, siger, at de har ganske fremragende ideer, hvoraf nogle endda har været benyttet før, bl.a. i Sydney havn – i en sådan udbudsrunde, end hvis man brugte den i forslaget valgte licitationsform.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil gerne complimentere hr. Arne Melchior for, at hr. Arne Melchior så hurtigt fandt ud af, at det altså godt kunne lade sig gøre at lave en folkeafstemning. Man kunne godt få et tema, som man kunne stemme om. Hr. Arne Melchior er så bare overbevist om, at det ville blive et ja. Det kan da godt være, og hvis det blev et ja, ville Fremskridtspartiet selvfølgelig følge dette tordnende ja til at lave en fast forbindelse over Øresund.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Det er til hr. Arne Melchior. Det, jeg sådan set gerne vil vide, for jeg er meget glad for hr. Arne Melchiors åbning i debatten her i dag, er, hvad det er, der skal til, altså hvordan disse forslag kommer frem. Skal vi så have nogen, der i øvrigt har en anden opfattelse, til at sige: Jamen det duer alligevel ikke økonomisk? Det er jo

[Lone Dybkjær]

det, der er sket hidtil; man må sige, at det har været påstand mod påstand.

Der står: »Såfremt tekniske og økonomiske og andre undersøgelser . . .«; hvem skal lave de undersøgelser, hvordan skal de komme frem? Hvem skal vurdere dem? Hvordan får vi dem på bordet? Det er derfor, vi har lavet måske et ubehjælpsomt forslag om licitationen, det skal jeg ikke kunne sige. Det, vi gerne har ønsket, er, at det skal være en åben fremlæggelse af de reelle økonomiske og miljømæssige løsninger med hensyn til denne faste forbindelse, og at det skal være bindende for dem, der kom med forslagene, for derved gik vi ud fra, at regeringsrådgiverne – for nu at sige det på den facon – som har en anden opfattelse, ikke bare kunne sige, at det tror de ikke på. For problemet er jo, at det hidtil har været påstand mod påstand.

Mit spørgsmål er derfor: Hvordan i alverden skal vi få det frem? Er der andre måder at få det frem på end ved hjælp af den teknik, vi har lagt frem, så lad os da vurdere det. Debatten er jo ikke færdig endnu.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

I ændringsforslaget fra Kristeligt Folkeparti, De Radikale og SF er der taget flere modeller med, og det er et ændringsforslag til lovforslaget, hvorimod der i betækningsbidraget står, at man kan, hvis og hvis og hvis. Jeg regner med at få et svar fra trafikministeren eller miljøministeren med hensyn til, hvor lang tid det tager at lave et nyt projekt, men jeg vil gerne stille et spørgsmål til hr. Arne Melchior: Hvis nu CD siger, at man vil have et andet projekt, fordi der er kommet noget, der er bedre, er det så nok, eller skal de andre partier være med? Hvor enig skal man være? Skal der være et flertal blandt forslagsstillerne til det foreliggende lovforslag, eller kan ét parti bare gå ud og vælte det hele? Hvor meget skal der til for at ændre det?

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Til Hr. Ole Donner: Ja, jeg er overbevist om, at en sådan folkeafstemning vil give et ja, men en sådan folkeafstemning vil være noget pjadder, fordi de fleste mennesker siger: Ja, vi vil gerne have en fast forbindelse, hvis den bliver

udformet sådan og sådan, og så kommer alle forbeholdene og alle hvis'erne og men'erne, og det er derfor, det ikke egner sig til sådan et folkeskole 3. klasses spørgsmål som det, hr. Ole Donner satte op her. Så enkelt er livet ikke, og så enkelt tænker mennesker heldigvis ikke.

Endvidere bliver der spurgt, hvem det er, der skal lave forarbejdet. Det er selvfølgelig selskabet, der skal lave de forarbejder, der er tale om. Hvis disse undersøgelser giver tekniske, økonomiske og miljømæssige interesser i andre projekter, er det altså selskabet, og så skal selvfølgelig Danmark og Sverige være enige om det. Hvis det er fornuftige overvejelser, de gør sig, vil selvfølgelig både den svenske Riksdag og det danske Folketing være interesseret i, at det kan ske, og at formalia bringes i orden til, at det kan ske, og så er svaret jo netop i vores bidrag, at der skal gives mulighed for andre projektforslag uden en nøje afgrænsning af hvilke, og hvordan de skal se ud. Det er i den forbindelse, jeg har den sikre opfattelse, at det i relation til licitationslovgivningen, hvis det er i bunden licitation, vil være indsnævrende og ikke udvidende.

Endelig vil jeg gerne slå fast, at jeg også står ved den første sætning i det nye afsnit, nemlig at flertallet er enig om, at lovforslagets projekt er et godt projekt. Der skal ikke danne sig nogen myter om, at CD ikke også vil være tilfreds og lykkelig og glad på Danmarks vegne, hvis det nu viser sig under de fortsatte undersøgelser, at det foreliggende aftalte projekt er det rigtige.

Endelig har fru Lone Dybkjær været ude med den påstand, at al energi forurener. Det kan jeg godt bekræfte; det er da helt rigtigt, at al menneskelig udfoldelse, alt menneskeliv forurener. Men jeg har i Washington for et par år siden truffet folk fra Detroit og nogle af de ledende amerikanske bilfolk, som mener, at vi om et årti har biler, der forurener ca. som en cykel med enten fru Lone Dybkjær eller lille mig på.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Om det sidste vil jeg gerne sige til hr. Arne Melchior, at jeg også tidligere her fra Folketingets talerstol har udtalt, at man i disse sammenhænge, når vi diskuterer miljø, ikke engang kan sige, at den, som sover, synder ikke, for bare

**[Lone Dybkjær]**

det, at vi er, skaber et problem. Men det er ikke det interessante i denne debat. Det interessante i denne debat er hr. Arne Melchior's bemærkninger om, at selskabet kan begynde at foretage undersøgelser, som ikke ligger i aftalen. Er det rent faktisk sådan, at selskabet kan lade undersøge, om det nu ville være mest hensigtsmæssigt med – og lad os nu lade være at diskutere biltogsforbindelsen – f.eks. én stor boret tunnel eller to borede tunneler, én til biler og én til jernbane? Oplever hr. Arne Melchior, at det er muligt for selskabet at indhente ordentlige tilbud og lade foretage undersøgelser om teknik på to borede tunneler, således at man i forbindelse med licitationen kan tage det med i betragtning? Jeg må indrømme, at jeg ikke på noget tidspunkt har oplevet debatten i udvalget sådan. Der er blevet sagt, at projektet ikke kunne ændres. Men det er rigtigt, at der her er kommet en bagdør, og det er den, vi i øjeblikket undersøger, for det har været utrolig vanskeligt under udvalgsarbejdet at finde ud af, hvad denne bagdør rent faktisk betød, og hvad angår min deltagelse i udvalgsarbejdet, kan jeg oplyse, at jeg faktisk har deltaget i behandlingen af dette spørgsmål. Hvad betyder det? Hvilke muligheder har vi på nuværende tidspunkt for at sende de signaler, der indebærer, at tingene ikke er låst? Jeg er godt klar over, at hr. Arne Melchior ikke ønsker min biltogsforbindelse, men så må jeg spørge: Hvor låst er det for andre felter?

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

Jeg har rystet en lille smule på hovedet til dem, der fortsat ønsker ordet for korte bemærkninger i denne omgang, og denne lille forsigtige hovedrysten mener jeg rent faktisk noget med.

Jeg giver nu ordet til først hr. Arne Melchior og derefter hr. Tommy Dinesen for en kort bemærkning, og så lægger jeg altså op til en afslutning af de korte bemærkninger i denne omgang.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg beder formanden om tilgivelse, men der blev stillet mig et konkret spørgsmål, og jeg takker for at få lejlighed til at besvare det.

En biltogsløsning vil jo stride imod den dansk-svenske aftale – for lovens og aftalens vedkommende § 1 og 2 – men jeg kan svare fru

Lone Dybkjær ved at sige, at ethvert stort projekt, man går i gang med – og jo større og jo mere egenartet det er, desto mere gælder det – vil altid komme til at undergå forandringer, også væsentlige forandringer. Spændet på Østbroen mellem midterpillerne er, så vidt jeg husker, blevet fordoblet under arbejdets gang. Det er givet, at når detailprojekteringen går i gang, vil der være ændringer – måske endda meget væsentlige ændringer. I den forbindelse er jeg faktisk en lille smule stolt af, at vores tilføjelse til tillægsbetænkningen siger, at man såmænd ikke behøver at gøre andet end at give mulighed for andre projektforslag. Dermed er døren jo åben. Det kræver naturligvis, at der er svensk-dansk enighed om det, og det vil jo mange ting i denne sammenhæng kræve i de næste 6-8 år. Bliver der en sådan enighed – og det vil der selvfølgelig blive, hvis der er fornuft i det – er der altså mulighed for andre projektforslag, uden at selskabet i detaljer behøver at udarbejde det på forhånd og derved sætte grænser for disse andre muligheder. Det er finessen.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg synes ikke, jeg fik noget svar på det, jeg spurgte om før, nemlig hvem der skal foretage bedømmelsen, når der skal et nyt projekt i gang. Lad mig derfor opstille et eksempel. Vi ved, at CD ikke kan lide biltog. Men hvis Socialdemokratiet finder ud af, at biltog er det teknisk, økonomisk og miljømæssigt rigtige, og siger det til de andre forligspartier, vil det så, når man ved, at CD er imod, og at CD er i mindretal, være nok til, at man laver et nyt projekt og retter henvendelse til svenskerne, eller hvor meget skal der til, før man retter en henvendelse?

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg beklager, hr. formand, men det er et forsøg på at skabe lidt klarhed med hensyn til nogle af betænkningssudsagnene, der pludselig åbner nogle muligheder, som jeg i hvert fald ikke tidligere har set der var.

Jeg vil gerne spørge hr. Arne Melchior, hvordan man får disse undersøgelser frem, og om det rent faktisk er sådan, at det selskab, der dannes ifølge forslaget, kan lave undersøgelser

[Lone Dybkjær]

om to borede tunneler. Jeg taler ikke om afstanden mellem bropiller – hvad det angår, har jeg såmænd ret megen tillid til, at flertallet i hvert fald ikke tonser helt åndssvagt af sted – men om f.eks. to borede tunneler eller én boret tunnel, altså ikke biltog, men bare bilerne igennem én tunnel og jernbanen igennem en anden tunnel. Det vil da i hvert fald give en helt anden miljømæssig situation for Østersøen. Bilerne vil være det samme problem, men Østersøen vil min sandten ikke være det samme problem. Er det muligt ifølge hr. Arne Melchior? Og hvordan får vi det så frem i det videre arbejde?

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg synes faktisk ikke, det er så svært, og i de dage, betækningsbidraget blev til, blev det meget grundigt forklaret, også i offentligheden.

For det første er det klart, at det kræver dansk-svensk enighed.

For det andet er det sådan, at selskabet i det næste halvandet års detailprojektering og øvrige forarbejder kan og temmelig sikkert vil få en lang række henvendelser med forslag. Hvis konsortiet, der jo får til opgave at udføre de intentioner, som vi alle har lagt i selve loven og i bemærkningerne til den, finder ud af, at der teknisk, økonomisk eller miljømæssigt er kommet nogle interessante forslag på bordet, kan de på den anviste måde, når de udbyder aftalens projekt i licitation, skrive ind, at alternative forslag også vil blive bedømt. Mere skal der faktisk ikke til. Kommer der så alternative forslag, som ser interessante ud, vil det selvfølgelig tage nogle måneder ekstra at få dem bedømt over for det oprindelige forslag. Det er alt det merarbejde, al den mertid og altså dermed merudgifter, der skal til, til bedømmelse af disse nye forslag. Jeg synes, det står så klart, at fru Lone Dybkjær med sin høje uddannelse inden for disse felter udmærket må kunne forstå det, og jeg håber også, at hr. Gade kan.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Det er i hvert fald ikke for at forlænge debatten, jeg beder om ordet, men fordi hr. Arne Melchior siger noget interessant.

Mit ene spørgsmål er, om f.eks. en sænket eller en boret tunnel ikke vil kræve en ny lov. Me-

ner hr. Arne Melchior, at det, som nu er nagelfast, og hvor betonpillerne er sat, godt kan ende med, at der åbnes for en vedtagelse af en sænketunnel eller en boret tunnel?

Det andet spørgsmål er, om en ny lovgivning så ikke skal tilbage til Folketinget.

Det tredje er, hvordan hr. Arne Melchior mener at det harmonerer med den danske regerings forklaring til EF-Kommissionen om, at denne beslutning er undtaget VVM-direktivet, fordi man i detaljer har fastlagt projektet. Det sidste brev, regeringen har sendt til EF, handler jo om, at man i detaljer har fastlagt projektet. Hvis det ender, som hr. Arne Melchior siger, må man i hvert fald sige, at det er meget store detaljer – de er så store, at det er uoverskueligt. Jeg synes, det kunne være spændende at få hr. Arne Melchiors svar.

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

Jeg giver nu fru Lone Dybkjær ordet for en kort bemærkning. Og så håber jeg, at forståelsen breder sig for, at tiden må være inde til, at de korte bemærkninger i denne omgang slutter.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Det, som også jeg vil spørge om, er, hvorvidt det vil kræve en lovændring. Men det spørgsmål har hr. Arne Melchior fået stillet. Derudover vil jeg gerne stille det spørgsmål, hvordan Folketinget så får reel mulighed for at komme ind i billedet i forbindelse med selskabet. Nu overlader vi de facto noget, vi også kunne kalde politiske beslutninger, til et konsortium, for der vil være tale om, at nogle undersøgelser af en eller anden art giver et konsortium nogle muligheder for ikke bare at lave en broforbindelse, men også en tunnelforbindelse, og det skal ske, hvis tekniske, økonomiske og miljømæssige undersøgelser skulle vise, at det er hensigtsmæssigt ved udbudet. Det er klart en politisk vurdering, om det er hensigtsmæssigt eller ej, for det vil givetvis ikke være sådan, at al teknik, al økonomi og alt miljø peger i samme retning; der vil være tale om nogle afvejninger.

Hvordan kommer Folketinget ind i billedet i forbindelse med disse afvejninger? Hvordan får vi mulighed for at vurdere den politiske beslutning, som konsortiet træffer, hvis det virkelig er sådan, at der er åbnet så store muligheder? Hvordan kommer vi ind i billedet? Hvilke

[Lone Dybkjær]

chancer har vi for at deltage i det, der åbenbart er en senere politisk beslutningsproces?

**Første næstformand** (Henning Rasmussen):

Hr. Arne Melchior for en sidste kort bemærkning i denne omgang.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior** (CD):

Jeg tror, jeg kan svare konkret på de spørgsmål. Begge spørgere har talt om, hvordan Folketinget kommer ind. Jeg er i besiddelse af et brev af gårds dato fra trafikministeren – det er bilag nr. 289 – og jeg citerer herfra:

»Såfremt kommende undersøgelser skulle vise, at det er hensigtsmæssigt ved udbudet at give mulighed for andre projektforslag for en kombineret jernbane- og vejforbindelse, kan dette ske, hvis der opnås enighed herom mellem den danske og svenske regering.«

Det er stort set de samme ord som i tillægsbetænkningen. Så tilføjer trafikministeren:

»Det vil imidlertid også være nødvendigt at opnå Folketingets tilslutning, hvilket skal ske gennem vedtagelse af en særlig lovgivning herom.«

Der har vi jo anvisning på det, og det vil ikke være tidrovende, for der skal være flertal bag, og følgegruppen, de fire partier bag lovforslaget, vil jo hele tiden følge med i sagen, som vi også gør med Storebælt, og så vil der jo være et flertal, og det vil være muligt for andre partier at tilslutte sig dette flertal.

Dernæst bliver der spurgt: Når vi nu i detaljer har fastsat formen og har meddelt EF det, kan vi så ændre det? Svaret må selvfølgelig være et ja. Der er vel ingen hverken i EF eller i Danmark, der under det kommende mindst 1 år varende grundige projekteringsarbejde vil afskære os enhver mulighed for at ændre. Selvfølgelig skal det ske med de nødvendige notifikationer og i overensstemmelse med EF's direktiver, men det findes der regler om, og det vil selvfølgelig være at følge – så nemt er det.

Endelig spørger fru Lone Dybkjær, hvornår fasen indtræder. Først når der eventuelt er kommet andre brugbare projekter frem. Alt, hvad der foreligger i dag, er jo kun overslag og vurderinger. Det er jo først, når vi får de faste, bindende tilbud ind, at der virkelig bliver noget at tage stilling til.

**Første næstformand** (Henning Rasmussen):

Jeg har sagt, at det var den sidste korte bemærkning i denne omgang, og der vil blive rig lejlighed for ordførerne til at komme frem med deres synspunkter senere.

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 14.00.

Mødet udsat kl. 12.52

Mødet genoptaget kl. 14.00

Forhandlingen genoptoges.

**Lone Dybkjær** (RV):

Hr. Svend Auken sluttede sin tale i dag med at sige, at sagen ville have glæde af større respekt for hinandens synspunkter, og at man ikke skulle mistænkeliggøre hinanden. Det er jeg helt enig i, den politiske debat har vel generelt glæde af, at der ikke er tale om for stor mudderkastning. Nu er hr. Svend Auken ikke til stede i øjeblikket, men da en af partiets ordførere er kommet, går jeg ud fra, at mine bemærkninger kan viderebringes. For jeg vil gerne sige, at jeg føler, det er kedeligt, at dette synspunkt ikke følges op af den socialdemokratiske trafikpolitiske ordfører og den miljøpolitiske ordfører, som efter min opfattelse leverede et af de mere underlødige angreb på mig i dag, for det første for ikke at deltage i udvalgsarbejdet – det er jo en sandhed med en hel del modifikationer, det er i hvert fald ikke sædvanlig tone og er vel med til at mistænkeliggøre en politiker i offentlighedens øjne; det andet er hr. Ole Løvig Simonsens udtalelser om, at jeg i dølgsmål skulle have tilsluttet mig en beslutning om en fast forbindelse bestående af en bil- og jernbanebro, hvilket jo ikke er i overensstemmelse med sandheden.

Hr. Svend Auken sagde videre, at det er vores faste overbevisning, at den løsning, man har fundet her – vi kan så senere vende tilbage til, hvad det egentlig er for en løsning, som der bliver vedtaget i dag, men i hvert fald, sådan som det hidtil er fremgået, har der jo været tale om en jernbane- og bilbroforbindelse – er den økonomisk og miljømæssigt bedste løsning. Det, der undrer mig, er, at den socialdemokratiske formand klart kan sige sådan og komme med et sådant udsagn. Økonomien kan der jo vitterligt

**[Lone Dybkjær]**

sættes spørgsmålstegn ved, og miljømæssigt er der ikke nogen, der er i tvivl om, at tunnelen er den bedste løsning. Så kan man diskutere, hvordan man vil afveje tingene over for hinanden, men der er da i hvert fald ingen tvivl om, at den borede tunnel er den miljømæssigt bedste løsning.

Derfor er det heller ikke underligt, at hr. J. K. Hansen ikke går helt så langt; han sagde blot i en af sine replikker, at denne løsning er den økonomisk mest forsvarlige. Jeg synes i hvert fald, vi andre har lov til at konkludere, at Socialdemokratiet i denne sag ikke har sat miljøet forud for økonomien.

Hr. Svend Auken – og det er sådan set også derfor, jeg forholder mig til netop hr. Svend Aukens tale – holdt i øvrigt en ganske fremragende tale, hvori hr. Svend Auken argumenterede for, hvorfor der burde være en fast forbindelse, og hvorfor Socialdemokratiet var tilhænger af en fast forbindelse – jo stort set synspunkter, som i hvert fald Det Radikale Venstre også kan dele. Vi er tilhængere af nogle af de ting, som hr. Svend Auken fremførte om det nordiske og forholdet til det videre perspektiv i Europa osv. Det er heller ikke det, diskussionen har gået på, men på, hvilken fast forbindelse vi nu skal vælge, når vi har disse synspunkter.

Hr. Svend Auken sagde videre, at Socialdemokratiet havde stillet tre krav, som de gerne ville have opfyldt, når de diskuterede udformningen, nemlig at det skulle være miljømæssigt i orden, at det ikke måtte belaste skatteyderne, og at der skulle være tale om et offentligt ejet selskab eller en offentligt ejet forbindelse. Det sidste er Det Radikale Venstre også tilhænger af. Når det drejer sig om spørgsmålet om at belaste skatteyderne, er det jo unægtelig et af de spørgsmål, vi har til debat. Man kan altid definere, hvornår man belaster skatteyderne, og hvornår man ikke gør det. Det er rigtigt, at hver gang én herinde fra Folketinget kører over den faste forbindelse, når den engang måtte komme, er der vel ikke tale om en direkte skattekrone fra en af os andre, på den måde er det jo korrekt. Men man kan nok diskutere, om de danske skatteydere ikke alligevel kommer ind i billedet, i og med at man har en længere afskrivningstid, end man sædvanligvis har, når man ser på sådanne samfundsinvesteringer. Det er også klart fremgået af de tidligere debatter, at

hvis afskrivningstiden bliver 40 år, må det vel indirekte på en eller anden måde betyde, at skatteyderne belastes, ligesom en eller anden form for garantiordning må komme på tale i denne sammenhæng.

Når det drejer sig om kravet om, at forholdene skal være i orden miljømæssigt – det er jo det, diskussionen går på – er vi enige om, at det skal de være. Vi mener ikke, der er dokumentation for, at den løsning, der er valgt, er miljømæssigt i orden. Det er rigtigt, og det anerkender vi også, at man har fået 300 mio. kr. mere til at afbøde nogle miljømæssige konsekvenser. Vi er af den opfattelse, at man fra starten skulle have vedtaget en rigtig miljøløsning, og at det allerbedste ville have været en boret jernbanetunnel med biltog. Det næstbedste ville i hvert fald have været en boret tunnel til biler og én til tog og ikke det, der vedtages her. Jeg kan fortsat ikke forstå fascinationen af broløsningerne.

Så siger Socialdemokratiet ved hr. Svend Auken – det kan også være Socialdemokratiet, nu var det hr. Svend Auken, der fremførte de mere principielle synspunkter – at biltoget ikke kan finansiere den faste forbindelse, og at den danske og den svenske regering har sagt, at de ikke er tilhængere af en biltogsløsning. Men dér er det, vi er nogle, der mener, at Socialdemokratiet godt kunne være kommet på banen. At den danske regering ikke er tilhænger af en biltogsløsning, forhindrer jo ikke Socialdemokratiet i at være det. Om biltoget vil kunne finansiere den faste forbindelse eller ej, det er unægtelig et spørgsmål, der er til diskussion, så længe vi åbenbart giver køb på afskrivningstiderne. Vi kan jo bare lade biltogsforbindelsen finansiere over 100 år, så skal det såmænd nok løbe hjem.

Det var da vel også muligt for det danske socialdemokrati at have en anden opfattelse end det svenske socialdemokrati. Jeg er godt klar over, at det danske socialdemokrati er meget aktivt i Socialdemokratisk Internationale, og hvad de forskellige internationale forsamlinger og forbindelser nu hedder, men det skulle dog ikke forhindre, at man så særskilt på nogle danske interesser, i hvert fald i visse sammenhænge, og f.eks. i en sammenhæng som den faste forbindelse måske gjorde sig klart, at der faktisk ikke var et sammenfald mellem de danske og de svenske interesser.

Jeg kan godt forstå, at svenskerne gerne vil have bilerne på egne fire hjul ned igennem

**[Lone Dybkjær]**

Danmark. Det er jo ikke Sverige, der på denne måde får et miljøproblem, det er Danmark. Derfor forstår jeg ikke, at det danske socialdemokrati ikke kunne indtage en selvstændig holdning i denne sag og ikke bare tilslutte sig svenske socialdemokrater. Jeg synes, at der her helt klart ligesom på andre punkter er en forskel imellem interesserne, og jeg synes, det havde været rart, hvis det var kommet til udtryk her.

Jeg kan heller ikke forstå den afstandtagen til biltogsløsningen, som der gives udtryk for fra flertallets side. Der er jo ikke nogen, i hvert fald blandt dem, der beskæftiger sig en anelse med miljøet – og her vil jeg så tillade mig at se væk fra bilistpartiet – der er i tvivl om, at biltogsløsningen er fremtidens løsning, når det drejer sig om fjerntrafikken. Jeg mener, det er indiskutabelt, at når det drejer sig om lange afstande, må bilerne op på tog. Af forureningsmæssige og sikkerhedsmæssige grunde kan vi ikke tillade en eksplosion i biltrafikken. Hvis man tillader denne eksplosion i biltrafikken, vil jo – medmindre der sker dramatiske ændringer i den måde, der køres i bil på, bl.a. dramatiske sænkninger af hastigheden – antallet af trafikdødsfald svare til, at der hver uge falder 3-4 jumbojet ned. En sådan udvikling er dog ikke acceptabel. Så der er ingen tvivl om, at også af sikkerhedsmæssige grunde er biltogsløsningen for fjerntrafikkens vedkommende, og vi kunne lige så godt med det samme have givet det signal fra dansk side, at det er det, vi ønsker, og det er den måde, vi ser fremtidens trafik på. Under alle omstændigheder vil det blive fremtidens krav.

Så er der spørgsmålet om hele Ørestaden, som er kommet ind i billedet, vel i realiteten efter at HH-forbindelsen er skrinlagt, fordi de to H'er, nemlig Helsingør og Helsingborg, af lokale grunde ikke ønskede en fast forbindelse dér, hvor det oprindeligt så mest naturligt ud. Så er nu regionsudviklingen kommet på tale, og Det Radikale Venstre er også tilhænger af, at der sker en regionsudvikling, og også tilhænger af, at København styrkes. Men det er jo ikke det, diskussionen handler om. Diskussionen handler om, hvorvidt en sådan forbindelse vil medvirke hertil, og jeg vil vove at påstå – det har jeg også sagt ved tidligere lejligheder – at det er der ikke nogen beviser for. Der er ingen beviser for, at trafikforbindelser i sig selv skaber vækst og udvikling; det er muligt, at de i

sammenhæng med andre tiltag kan skabe vækst og udvikling, men i så tilfælde synes jeg, man skulle have vedtaget nogle andre tiltag samtidig, så man kunne se, hvad det indebar, dels økonomisk og dels kulturelt. Det forslag, der har været lagt frem om en Ørestad, tror Det Radikale Venstre ikke meget på i den udformning, det ligger i her.

Spørgsmålet er, hvis der laves en sådan fast forbindelse og det bliver en vejforbindelse og en jernbaneforbindelse, om det vil fremme den regionale vækst. Man kan spørge sig selv, hvor mange mennesker der hver dag vil køre over til en pris af omkring 300 kr. tur-retur, om man virkelig vil tage over til København for at købe ind, for at gå i biografen, i teatret, eller hvad ved jeg. Det tror jeg ikke, og derfor vil der meget hurtigt melde sig det problem, at der er for få mennesker og for lille vækst til at få tingene til at gå op i en højere enhed, og den eneste måde, det økonomisk og kulturelt udviklingsmæssigt kan løses på, er ved, at biltaksterne sættes ned, og så er det, vi får et miljøproblem.

Det er en række af de ting, det simpelt hen ikke har været muligt at få belyst, og som i virkeligheden er det virkelig interessante i debatten. Så jeg mener altså, at flertallet ved at blande alting sammen simpelt hen lægger røgslør over, hvad der er det reelle, nemlig at biltrafikken ikke med de nuværende takster kan finansiere den faste forbindelse, at biltaksterne derfor må sættes ned, og at vi derfor kommer til at stå med en række miljøproblemer i fremtiden.

Så kan man sige, at det er mine påstande, og at det ikke er påstande, flertallet fremsætter. Og det er jo rigtigt; flertallet har nogle andre påstande. Men det er jo derfor, mindretallet så mindeligt har bedt, om vi dog ikke kunne få lov at få vore synspunkter gennemarbejdet, sådan at vi ikke bare havde denne påstand mod påstand-diskussion, der foregår i øjeblikket. Vi har bedt om, at vores forslag bliver gennemarbejdet på en sådan måde – man kan kalde det licitation eller projekter, det er mig underordnet – at der bliver tale om sammenlignelighed. Så kan vi jo se, hvem der har ret, og så kan vi dog træffe en beslutning på et ordentligt grundlag. Denne påstand mod påstand-diskussion er et af kerneproblemerne i denne sag.

Jeg skal slutte med nogle mere principielle betragtninger om dette med den folkelige debat og det politiske demokratiske system. Jeg me-

[Lone Dybkjær]

ner ikke, der er tvivl om, at vi har en politikerlede her i landet. Jeg mener, det er dokumenteret ved talrige undersøgelser, og det må alle Folketingets medlemmer naturligvis være optaget af og også kede af. Der er vel ingen af os, der frivilligt er gået ind i dette arbejde for at komme nederst på ranglisten over, hvem der er acceptable, og hvem der ikke er acceptable personer her i landet. Jeg tror, vi alle sammen har gjort det ud fra nogle ganske ideelle motiver.

Det, der så er spørgsmålet, er, hvordan vi kan ændre den situation, at der er en sådan politikerlede her i landet. Og dér er det, jeg tror, det er en forkert måde at gribe store beslutninger an på, sådan som man har gjort her. Flertallet har vedtaget en beslutning, og så kommer der en debat. Jeg har udtrykt det som debat for debattens skyld; det kan godt være, det er for kort. Men det, der har været afgørende for mig, er, at når der først er truffet en flertalsbeslutning og ikke er nogen mulighed for folkeafstemning, som vi har været tilhængere af – for så havde det sådan set været i orden – så bliver der kun mulighed for småjusteringer. Sådan har det i hvert fald hidtil udviklet sig. Nu kan vi senere komme tilbage til hr. Arne Melchior's indlæg og se, hvad det kan indebære for regeringen, for der er måske her nogle nye perspektiver.

Men i hvert fald: Sådan som det hidtil har været, har flertallet ganske bastant stået på sit løsningsforslag; mindretallets forslag er ikke kommet ind i billedet, og den del af befolkningen, der kunne være tilhænger af mindretallets forslag – vi kan diskutere hvor mange eller hvor få, men vi skal jo da også have en form for mindretalsbeskyttelse her i landet – deres synspunkter er ikke kommet ind på en sådan måde, at de er blevet reelt belyst. Det tror jeg er dårligt for demokratiet. Det er jo ikke nok, at vi har en debat. Det skal også være muligt for borgerne at få indflydelse under en eller anden form, og indflydelse, inden beslutningerne vedtages. Det er jo det, der ligger i selve demokratiet væsen, at der er en dialog, inden beslutningen træffes. Når beslutningen først er truffet, kan det være hyggeligt med en dialog, men den bliver ikke særlig afgørende.

Det er den form for, man kan kalde det offentlig medvirken, som også Brundtlandrapporten peger på, og som er helt nødvendig, hvis vi skal løse såvel de demokratiske som de miljømæssige problemer i fremtiden. Og det er det,

der er udgangspunktet for Det Radikale Venstres syn på denne sag.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Jeg vil gerne tillade mig at rette et par misforståelser, fru Lone Dybkjær fremsatte her fra Folketingets talerstol.

Fru Lone Dybkjær siger, at jeg har beskyldt fru Lone Dybkjær for at have skjult, at Det Radikale Venstre har tilsluttet sig, at det skulle være den kombinerede forbindelse, vi vedtager i dag. Det var ikke det, jeg sagde. Jeg sagde, at fru Lone Dybkjær var vidende om det og dermed havde påtaget sig et medansvar, for man kunne jo have rejst debatten dengang. Jeg tænker på det, som fru Lone Dybkjær har sagt var den eneste rigtige fremtidsløsning. Jamen hvis fru Lone Dybkjær i dag har den opfattelse, at en biltogsløsning er fremtiden, så havde fru Lone Dybkjær sikkert også den opfattelse i september 1990.

Det, jeg bebrejder fru Lone Dybkjær, er ikke, at Det Radikale Venstre har taget forbehold. Nej, det, jeg bebrejder fru Lone Dybkjær, er, at den daværende miljøminister på det tidspunkt, da man gav tilslutning til at optage forhandlinger om den kombinerede forbindelse med Sverige, ikke dér offentliggjorde sine betragtninger, at man ikke dér inddrog andre løsningsmuligheder. Dét er fru Lone Dybkjær's ansvar. Og det er derfor, det lyder – undskyld jeg siger det – lidt hult, at man 3-4 måneder efter kommer i tanke om, at man hellere vil have en anden løsningsmodel.

Må jeg så tillade mig at stille fru Lone Dybkjær et spørgsmål? Jeg mener, at fru Lone Dybkjær deltog i Rönnebymødet den 2.-3. september i Sverige, hvor man tog initiativet til en handlingsplan for Østersøen. Er fru Lone Dybkjær ikke af den opfattelse, at denne handlingsplan – og gennemførelsen af den naturligvis, når den kommer på bordet – er en nødvendig forudsætning for, at vi får et bedre økologisk miljø i Østersøen? Er det, der skal til, ikke, at alle Østersølandene samarbejder ud fra de enkelte handlingsplaner om at genoprette den økologiske balance, som forureningen i alt for høj grad har ødelagt?



(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Jeg vil gerne tilbagevise de ord, der kom fra fru Lone Dybkjær om mine »underlødige« bemærkninger, som fru Lone Dybkjær benævner dem, om mistæneliggørelse i befolkningen af fru Lone Dybkjær. Må jeg bare sige, at hvad er det egentlig, fru Lone Dybkjær har foretaget sig i hele denne lange periode, hvor vi har diskuteret denne sag? Det er jo helt og holdent en mistæneliggørelse af vore hensigter og vore holdninger. Så derfor synes jeg nok, at fru Lone Dybkjær skulle være varsom med at komme med sådanne beskyldninger.

Fru Lone Dybkjær har brugt megen tid af sin tale på at dissekere hr. Svend Aukens tale. Jeg kan selvfølgelig ikke her i en kort bemærkning komme med nogle argumenter eller andet, som skal gå ind i denne debat, men jeg vil bare sige, at de tre krav, som vi har stillet fra Socialdemokratiets side – det har hr. Svend Auken jo også sagt, og det er også bevist, mener jeg – har vi naturligvis fået opfyldt, og dem arbejder vi hele tiden for at få opfyldt.

Så taler fru Lone Dybkjær meget om boret tunnel og biltogsløsninger. Vi har aldrig lagt skjul på andet, end at en boret tunnel naturligvis miljømæssigt er en god opfindelse, men undersøgelser, vi har ladet foretage, viser, at der ikke er økonomi i en sådan forbindelse. Dertil kommer, at hvis vi derudover skal have biltog, er der ikke opnået så forfærdelig meget miljømæssigt, hvad bilerne angår.

Fru Lone Dybkjær siger, at biltog er fremtidens løsning for hele Europa. Vi er enige i, at jernbanen har en stor fremtid for sig, hele Europa taler om jernbaner, men jeg mener, det er en fejlvurdering at tro på, at der skulle køre biltog rundt med personbiler i hele Europa. Vi tror faktisk ikke på, at den mulighed er til stede.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Fru Lone Dybkjær har da ret i, at gode færdselsforbindelser, herunder faste forbindelser mellem lande og landsdele, ikke alene skaber den nødvendige udvikling og aktivitet, men skaber mulighed for, at en sådan aktivitet kan finde sted.

Når fru Lone Dybkjær deraf slutter, at så burde vi have vedtaget en hel masse andet sam-

tidig med den faste forbindelse over Øresund, er jeg helt uenig, for det må ikke mindst være det private initiativ – og det vil det jo også være – der investerer og foretager sig det nødvendige, når vi herfra skaber forudsætningerne.

Min anden replik til fru Lone Dybkjær gælder, hvad hun sagde om, hvorvidt politikere står på den nederste ende af skalaen over acceptable personer. Jeg vil gerne udtrykke min medfølelse med fru Lone Dybkjær, hvis hun føler sig ugleset, når hun færdes i land og rige. Jeg vil godt melde hus forbi på egne vegne og sikkert mange kollegers vegne. Når vi ser bort fra nogle læserbrevsskribenter og fra ganske enkelte aviser, som dyrker dette, at kritik og nedrakning skaber mere salg end ros og anerkendelse – og det skal de da også have lov til – så er det ikke min oplevelse i min hverdag og ikke i min festdag, at vi ikke skulle være acceptable. Vi er det jo i hvert fald for dem, der har valgt os. Hvor mange andre borgere end politikere kan sige, at de nyder den tillid, som hver af os, der er valgt herinde uanset partifarve og synspunkt, nyder? Så jeg er ked af, at fru Lone Dybkjær går rundt og har det så ondt. Jeg synes ikke, fru Lone Dybkjær fortjener det, men hold mig og kollegerne i øvrigt uden for den betragtning, at vi ikke skulle være acceptable! Det kan vi ikke have stående.

(Kort bemærkning).

**Marianne Jelled (RV):**

Det er på foranledning af hr. Løvig Simonsens korte bemærkning til fru Lone Dybkjær, hvor hr. Løvig Simonsen siger, at fru Lone Dybkjær var vidende om, at den kombinerede forbindelse, i december 1990 f.eks. ved valgets udskrivelse og ved det sidste valg, vi har haft, var vidende om, at det, der forhandlede om, var en kombineret forbindelse. Jeg vil meget gerne understrege, at i januar 1990 sagde jeg som ordfører for Det Radikale Venstre fra denne talerstol, at den radikale gruppe tilsluttede sig en boret jernbanetunnel på det foreliggende beslutningsgrundlag, fordi vi i denne sag prioriterede miljøet højere end økonomien.

Jeg vil gerne rose statsministeren for efterfølgende loyalt på direkte spørgsmål at have tilkendegivet, at regeringen ikke var færdig med at træffe en beslutning, for det var KVR-regeringen ikke – og heller ikke ved valgets udskrivelse. Jeg vil bemærke, at ved debatten i januar

[Marlanne Jelved]

1990 var hr. Arne Melchior meget hurtig til at pointere over for statsministeren, at statsministeren måtte have et problem med den store uenighed om, hvilken forbindelse der skulle være over Øresund.

Det Radikale Venstre har siddet i regering i 2½ år, uden at der blev truffet en beslutning i regeringen om, hvilken forbindelse der skulle være. Ganske få måneder efter, at vi var trådt ud af regeringen, var man i stand til at træffe beslutningen. Vi forsøgte at skabe et beslutningsgrundlag i den tid, vi sad i regeringen, og det tager tid, det vil jeg gerne medgive. Det beslutningsgrundlag, der var af en sådan karakter, at vi kunne tilslutte os en anden forbindelse end det, vi havde meldt i januar 1990, var ikke til stede, da vi gik ud af regeringen. Så derfor vil jeg gerne understrege, at dette må forligspartierne være vel underrettet om i det arbejde, der er foregået siden.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Fru Marianne Jelved har svaret hr. Løvig Simonsen. Jeg bliver nødt til at sige, at fordi hr. Løvig Simonsen for 100. gang siger det samme forkerte, bliver det ikke rigtigt. Det var en proces, der var sat i gang. Det var ikke en proces, der var afsluttet. Det kan godt være, at det er det samme for Socialdemokratiet, men det er det altså ikke for os.

Der var ikke klarlagt noget om, hvilken fast forbindelse det skulle være, og jeg prøvede at sige tidligere i debatten, at KVR-regeringen var meget vidende om, at dette kunne blive et skisma i regeringen, fordi Det Radikale Venstre ikke ville kunne tilslutte sig den forbindelse, som flertallet nu har tilsluttet sig, medmindre det kunne dokumenteres, at det var den bedste løsning. Det var en proces, der var sat i gang; alle undersøgelser var ikke færdige, man talte løbende om, hvilke nye undersøgelser der skulle foretages, og dermed også, hvordan man fik gang i de undersøgelser, som Det Radikale Venstre som gruppe krævede i regeringssammenhæng.

Dernæst vil jeg gerne sige til hr. J. K. Hansen, at når jeg tog udgangspunkt i hr. Svend Aukens tale, var det, fordi det var en flot tale – det sagde jeg klart – og også fordi vi i en lang række sammenhænge omkring miljømæssige spørgsmål ikke har det store skisma med Socialdemokrati-

et. Det, jeg så har sagt, er, at efter min opfattelse er de socialdemokratiske krav ikke opfyldt. Men igen vil jeg gerne sige: Diskussionen havde jo været meget lettere, hvis vi kunne få lov til at få de forskellige løsninger belyst. Så behøvede vi ikke denne diskussion. Så kunne det f.eks. mere eller mindre sort på hvidt dokumenteres, hvor meget det ville koste miljømæssigt, hvis man gik ind for den og den forbindelse, eller hvor meget det ville koste økonomisk, hvis man gik ind for den og den forbindelse. Det fortlivende, det kedelige, det sørgelige i denne debat – og det er det, jeg mener er det udemokratiske – er, at mindretallet ikke får lov til at få sine forslag belyst.

Jeg må til hr. J. K. Hansen sige, at der er nu altså meget gode grunde til at tro – men det kan så fremtiden vise – at fjertrafikken i Europa, ikke nærtrafikken, men fjertrafikken i Europa med hensyn til biler i høj grad vil komme til at foregå på biltog. Andet vil miljømæssigt ikke kunne lade sig gøre. Allerede nu står Østrig og Schweiz med så store miljømæssige problemer på grund af biltrafikken, at der er klare restriktioner med hensyn til, hvor meget man må køre.

Til sidst vil jeg gerne sige til hr. Arne Melchior, at hr. Arne Melchior såmænd ikke skal have ondt af mig. Det, jeg citerede, var nogle meningsmålinger, og jeg er ked af, at hr. Arne Melchior ikke har set dem. Det var bare noget, jeg syntes vi alle sammen måtte forholde os til, fordi jeg syntes, vi havde et demokratisk problem. At hr. Arne Melchior ikke synes, han har noget problem, må så være hr. Arne Melchiors problem.

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

Der er det med de korte bemærkninger, at dels skal der ikke være for mange, og dels skal man i hvert fald ikke overskride den tilladte talletid.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg kan da godt tilslutte mig. Jeg synes også, at hr. Svend Aukens tale var udmærket, og jeg opfattede den nærmest som et forsvar for biltogstunneler.

Når vi taler om biltogstunneler, vil jeg sige, at jeg synes, at når hr. J. K. Hansen lige har været heroppe og sige, at biltogstunneler er for dyre, så står vi i den problematik, at det er der ba-

[Tommy Dinesen]

re nogen der siger. Jeg har en rapport fra CASSA, der siger, at de koster 9,9 mia. kr., og andre, DSB, har sagt, at de koster 16 mia. kr., og sådan kan vi jo blive ved med at slå hinanden. Det er jo det, det drejer sig om, det er det, vi vil med vores ændringsforslag: Lad os dog få de rigtige muligheder belyst.

Og så, for ikke at glemme det: Det var sådan, at både De Radikale og SF fik skyld for, at vi ikke fik en boret tog tunnel under Storebælt, fordi vi var for sent ude. Denne gang har vi været rimelig tidligt ude, og det er altså ikke blevet til noget alligevel, så jeg ved ikke, hvem der skal have skylden nu. Det bliver i hvert fald ikke os; vi vasker vore hænder.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Jeg takker for svarene både fra fru Marianne Jelved og fra fru Lone Dybkjær. Det er jo interessant. Jeg er da udmærket vidende om, at Det Radikale Venstre ved trafikdebatten i januar 1990 gjorde klart, hvad deres opfattelse var. Så synes jeg, fru Marianne Jelved skulle lægge mærke til, hvad fru Lone Dybkjær sagde: Det var en proces. Og når man deltager i en proces, er man medansvarlig, sådan er det jo. Derfor rejser det interessante spørgsmål sig, at når nu Det Radikale Venstre allerede i januar 1990 var helt klar over, hvilken løsning de ønskede, hvorfor satte man så yderligere undersøgelser i gang? Hvorfor ønskede man så at lade den daværende regering tage forhandlinger med Sverige om en anden løsningsmodel?

Og endelig, og det er det, der har været min pointe hele tiden, fru Lone Dybkjær: Fru Lone Dybkjær havde som miljøminister mulighed for at sige til den daværende regering, at man ønskede andre muligheder undersøgt også. Og så er vi tilbage i, at når man sidder i regering og er medansvarlig for de beslutninger, regeringen tager, så lyder det selvfølgelig lidt anderledes, end når man 4 måneder senere går ud og plæderer for de ting, man selv kunne have draget omsorg for kunne inddrages i de videre forhandlinger på daværende tidspunkt. Så dermed har vi afklaret disse myter. Det er jeg meget tilfreds med.

(Kort bemærkning).

**Marianne Jelved (RV):**

Det Radikale Venstre vedkender sig en hvilken som helst beslutning, der er truffet i den periode, hvor vi sad i regering. Men vi vedkender os ikke, hr. Løvig Simonsen, beslutninger, som KV-regeringen tager. Det vil jeg gerne understrege. Der er dog grænser for, hvad Det Radikale Venstre skal bære på sine skuldre.

Det, jeg sagde i januar 1990, var, at vi på det foreliggende beslutningsgrundlag måtte sige: En boret jernbanetunnel af hensyn til miljøet i denne sag. Vi var så ordentlige – som sædvanlig, og det kommer os til skade i dag, kan jeg høre – at vi var åbne for, at andre kunne have andre synspunkter, men så måtte vi have belyst det. Vi mente også, at der i det beslutningsgrundlag, der lå på det tidspunkt, var for gamle trafikprognoser. Vi så dem gerne opdateret.

Vi har stillet, jeg ved ikke hvor mange spørgsmål fra den radikale gruppe, formuleret både til miljøministeren og trafikministeren i regeringsperioden, for at få belyst, om der kunne findes en løsning med en kombineret forbindelse, som var acceptabel. Den var endnu ikke lagt frem, da vi gik ud af regeringen. Vi har i den radikale gruppe været dybt i tvivl om, hvordan vi skulle håndtere den sag, det kan jeg gerne indrømme, men vi havde ikke truffet nogen beslutning i gruppen, og regeringen var ikke færdig og havde ikke truffet en fælles beslutning. Det vil jeg gerne slå fast.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg bliver nødt til at sige til hr. Løvig Simonsen, at det, at en proces sættes i gang, ikke er ensbetydende med, at der er truffet en beslutning. Det er ikke rigtigt, hvad hr. Løvig Simonsen siger, at vi har givet tilslutning til, at trafikministeren forhandlede en anden løsningsmodel. Det er ikke korrekt. Det, vi gav tilslutning til, var, at man påbegyndte forhandlinger om en fast forbindelse med Sverige – det er en ganske anden snak – samtidig med at man så løbende fik afklaret, hvilke undersøgelser af økonomisk, miljømæssig, teknisk art der skulle til, for at vi kunne få et ordentligt beslutningsgrundlag.

Det, som hr. Løvig Simonsen tror KVR-regeringen gjorde – det kan jeg se nu – var at forhandle en anden løsningsmodel med Sverige, men jeg bliver nødt til at sige, at det ikke var tilfældet. Vi åbnede for dialogen, og vi åbnede

[Lone Dybkjær]

for, at man kunne blive enige med Sverige om at finde ud af, hvad det var for undersøgelser, der skulle til. Det er en ganske anden sag end det, hr. Løvig Simonsen bliver ved med at påstå.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Der står stadig væk to uafklarede spørgsmål tilbage. Det ene er, at som jeg erindrer det notat af 14. september 1990, skulle man optage forhandlinger med den svenske regering om en kombineret forbindelse. Det kan jeg selvfølgelig ikke verificere, for jeg har ikke været i Miljøministeriet, men jeg må bede den nuværende miljøminister om at grave lidt i annalerne for at finde frem til den konkrete formulering. Hvad der så videre har været aftalt på baggrund af notatet, det må Det Radikale Venstre selvfølgelig selv stå inde for.

Det andet spørgsmål, der er tilbage, rejste fru Marianne Jelved selv. Det er det meget interessante spørgsmål: Kan man i en regering fritage sig for et ansvar, fordi man i januar måned har sagt, at man ønskede en bestemt løsning, når man samtidig giver åbne muligheder for, at andre løsninger diskuteres? Og når man er så interesseret i en bestemt løsning, hvorfor er den løsning så ikke blevet inddraget i forhandlingerne helt klart og konkret skriftligt i de papirer, som ligger i Miljøministeriet? Og endelig: Hvorfor har den daværende miljøminister ikke på det tidspunkt offentliggjort det, når man nu ønsker den store folkelige debat? Hvorfor satte man den ikke i gang på det tidspunkt? Var det, fordi man ikke ønskede den debat?

Jeg kan som et kuriosum nævne, at som afslutning på notatet står der, at rapporterne – de miljørapporter, som fru Lone Dybkjær henviser til – senest skal offentliggøres sammen med forelæggelsen af anlægsforslaget. Der er et eller andet, der halter.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg synes også, det ville være en god idé, hvis der bliver gravet i Miljøministeriets annaler. Jeg har ikke alle papirerne, og i det omfang, der er tale om regeringsnotater, så kan vi jo prøve at se, om vi kan få dem frem. Men jeg bliver nødt til at sige, at det, at der ligger et notat i Mil-

jøministeriet, altså ikke er ensbetydende med, at en miljøminister har tilsluttet sig det.

Jeg bliver også nødt til at sige, at vi naturligvis ikke er fritaget for et ansvar. Tværtimod har vi vel i allerhøjeste grad påtaget os ansvar. Vi vil bare ikke påtage os ansvar for noget, vi rent faktisk ikke har lod og andel i.

Og jeg bliver nødt til at sige, at det ikke var én bestemt løsning, den daværende KVR-regering var sat til at forhandle med den svenske regering om. At der så senere er kommet alle mulige udsagn – nogle af dem har jeg været inde på – om, at svenskerne ikke ville det ene og det andet og det tredje, det er noget andet. Men det var bare ikke det, der forelå på det tidspunkt.

Så kan det godt være, at Socialdemokratierne, fordi de kender den socialdemokratiske regering i Sverige, vidste, at tingene var døde på forhånd, men nu snakker jeg om det rent formelle, konstaterbare forhandlingsforløb mellem to stater; det er jo det, det handler om.

Når vi ikke på det tidspunkt satte en fast forbindelse til debat, var det, fordi belysningen af de alternative forslag ikke eksisterede. Vi ville have de alternative forslag belyst. Om de så skulle igangsættes på det ene eller det andet eller det femte tidspunkt, er sådan set underordnet i den sammenhæng, idet vi sagde, at før disse alternative forslag forelå belyst, mente vi ikke, at tiden var moden til en beslutning. At så regeringen – den nuværende regering KV – og Socialdemokratiet og CD har en anden opfattelse, det er for så vidt o.k. Man kan bare ikke drage os til ansvar for det.

(Kort bemærkning).

**Marianne Jelved (RV):**

Jeg kan sådan set godt forstå, at hr. Løvig Simonsen interesserer sig for, hvad der skete i den periode, hvor Det Radikale Venstre sad i regering, sådan som situationen har udviklet sig. Det synes jeg er fair nok. Jeg kan kun sige, at vi ikke har truffet den beslutning, som skulle træffes, for at vi i dag kunne sige, at vi er medansvarlige for den proces, der så er sket, efter at vi gik ud af regeringen.

Jeg kan også godt forstå, man siger, at vi kunne have markeret os kraftigere omkring jernbaneforbindelsen, en boret tunnel. Jeg skrev til den daværende trafikminister i slutningen af september for at få taget hul på den del af diskussionen og fik først et svar dateret den 13. no-

[Marianne Jelved]

vember – ugen før valget blev udskrevet – og jeg erkender, at jeg i den uge mellem den 13. november og den dag, valget blev udskrevet, ikke tænkte så meget lige på den sag.

Det, jeg synes vi kan lære af det her, er, at den debat, der har fundet sted siden beslutningen mellem de fire partier om den faste forbindelse i begyndelsen af marts, har afstedkommet en anden type diskussion, end man kan have under den proces, der er i en forberedende fase. Der er kommet mange ting frem, og der er sået tvivl om mange ting, og derfor håber jeg da, at alle partier, der har været engageret i denne sag, har forstået, hvad det betyder med en debat, inden man træffer en beslutning. Jeg kan kun konstatere, at jeg er glad for, at Det Radikale Venstre ikke ved sin adfærd har blokeret for den type debat, som vi har fået fra marts og til nu, og jeg beklager, at den måde, beslutningen er truffet på af forligspartierne, har været med til at forhindre, at der kunne skabes forandringer af væsentlig karakter på grund af debatten.

### Inger Stilling Pedersen (KRF):

Vi har i vores danske sprog en fornemmelse af noget positivt, når vi snakker om broer. Vi taler meget om at bygge bro imellem to parter; »bygge bro« er altså noget positivt. Man taler ikke om at bygge tunnel, men det kunne man lige så godt gøre, og når man har været vidne til den meget lange debat i dag, kunne man også have lyst til at sige: Nu trænger vi måske også i Folketinget til at få bygget bro imellem vores synspunkter.

Jeg tror nemlig, som det er sagt før, at vi alle er enige om en fast forbindelse på en eller anden måde, også for at bygge bro til vores naboer. Det er jo sagt, lige fra hr. Svend Auken startede, at det er noget med det nordiske. Vi er inde i EF-sammenhængen, og der er tale om indre marked osv., og så er det måske, ligesom vi glemmer Norden. Så har vi her en meget positiv ting, hvor vi prøver at bygge bro over til vores naboer.

Om det så skal være en bro eller en tunnel, det kan diskuteres, men vi laver en forbindelse. Derfor er »at bygge bro« noget positivt, og jeg vil godt sætte »tunnel« i parentes, for at der ikke skal være alt for mange misforståelser.

Kristeligt Folkeparti er tilhænger af, at vi får en fast forbindelse, fordi vi tror, at der er behov

for, at vi får en nærmere tilknytning til Sverige, ikke mindst Københavnsområdet, som kan få et større opland.

Så kan man diskutere, om man gerne vil have nogle fordele, som imidlertid så fører nogle ulemper med sig. Når man skal bygge bro ude i virkeligheden, kan det give nogle gener og ulemper, og det skaber problemer. Det er jo det, debatten i dag viser. Det viste sig også, da vi snakkede Storebælt; da var det de samme problemer, vi skulle drøfte. Derfor tror jeg, det er meget væsentligt, at vi, når vi nu får vedtaget noget, som vi altså ikke er med i, men stemmer imod, så alligevel positivt bagefter ser på, hvordan vi får det bedste ud af den lov, der nu kommer.

For Kristeligt Folkeparti er det helt klart, at vi helst så, at der kom nogle alternative muligheder frem, ikke mindst for at få al den tvivl væk, der er. Er det nu også det bedste, der er valgt? Er det nu også det billigste? Er det nu i virkeligheden ikke billigere at lave dit eller dat?

Den eneste måde at få det belyst på, er at få nogle, der mener, at det er en god løsning f.eks. med en boret tunnel eller en sænketunnel, til at komme med tilbudene, sådan at de er parat til at stå inde for den, hvis de skulle lave den. Man kan nemlig sagtens på papiret lave nogle overslag, der viser, at det tilsyneladende kan være billigere, men de må komme frem med det. Det er det, vi fra Kristeligt Folkepartis side har sagt: Lad os få nogle alternativer frem.

Så er der heller ingen tvivl om, at scenerne her først og fremmest drejer sig om miljøet, fordi vi alle sammen – og det gælder måske ikke mindst unge og yngre – er særdeles bevidste omkring miljø, og hvad det betyder. Det er vi også fra Kristeligt Folkepartis side, men det gælder om, at vi både får vores erhvervsliv, vores dagligdag og det hele til at fungere i en helhed. Man kan blive miljøfanatiker, man kan blive Beatlesfanatiker, altså man kan gå over i nogle yderpunkter, men det, der er væsentligt, er, at vi finder frem til en fornuftig og god løsning, og det er det, Kristeligt Folkeparti godt vil være med til, selv om vi stemmer imod det lovforslag, der ligger nu.

Derfor har vi også deltaget positivt i udvalgsbehandlingen, for vi ville gerne lytte til de mennesker, der nu bliver berørt af disse ting. Vi ville gerne høre, hvad det er, der er deres problemer. Selv om vi ved, at det er svært at påvirke et fler-

**[Inger Stilling Pedersen]**

tal, så håber vi alligevel, og vi tror også på, at de synspunkter, der er kommet frem, har gjort indtryk; og de udtalelser, der er faldet fra flertallets side under besigtigelsen, viser klart, at man også dér er indstillet på at tilgodese befolkningen i så høj grad som overhovedet muligt.

For det er da klart, at det er nogle menneskerovre på Amager, der bliver stærkest berørt af det. Vi, der sidder langt væk, kan jo sige, at det ikke vedrører os så meget. Derfor tror jeg, at vi, når vi skal til at realisere tingene – hvad de så end måtte blive – da vil lytte meget stærkt til den lokale befolkning, til de lokale ønsker, til de mennesker, der bor derude og har boet der længe og synes, det er meget uheldigt og forfærdeligt, at hele deres tilværelse skal gå i stykker. Det kan godt være, det koster en lille smule mere at hjælpe nogle mennesker, men når man laver sådan nogle store, dyre projekter, så har man vel også en lille smule råd til at tilgodese nogle grupper, hvis det overhovedet kan lade sig gøre.

Det vil vi gerne fra Kristeligt Folkepartis side i den kommende tid gå positivt ind i, og vi vil være med til at påvirke det sådan, at når der nu er et flertal, der vedtager en ting, så sætter vi os ikke bare negativt hen og siger: Lad dem om det, det er deres ansvar. Selv om vi er modstandere af denne lov, går vi ind positivt bagefter og siger, at vi gerne vil være med til at bygge bro, tunnel, hvad det nu bliver, sådan at vi får et godt forslag ud af det. Og vi vil så håbe, at alle partier også vil være med til at bygge bro i denne sag.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Jeg har bedt om denne korte bemærkning, fordi jeg synes, at fru Inger Stilling Pedersens indlæg her fortjener en positiv kort bemærkning. Selv om Kristeligt Folkeparti er imod lovforslaget, kom fru Inger Stilling Pedersen med nogle synspunkter, som var værd at tage vare på i denne debat. Medens jeg har bemærket, at næsten hele debatten har drejet sig om fra-kyst-til-kyst – og det er selvfølgelig i orden, og alle disse ting skal også være i orden – så kom fru Inger Stilling Pedersen tættere ind på det, der hedder landanlæggene, og hermed altså de mennesker, der bliver berørt af dette kæmpeanlæg. Det er netop det, vi sammen i udvalget har prøvet på at løse op for for at få lavet nogle ting

og nogle ændringer, der betyder, at generne bliver mindst mulige.

Derfor denne positive korte bemærkning.

**Karen Jespersen (S):**

Vi er fem socialdemokrater, der i dag stemmer nej til en bro over Øresund. Det er foruden mig selv fru Eva Fatum, fru Anna-Marie Hansen, fru Lotte Henriksen og fru Lise Hækkerup, og jeg vil gerne begrunde, hvorfor vi stemmer nej.

Vi er ikke imod en fast forbindelse over Øresund. Vi er for en boret jernbanetunnel med biltog. Derfor stemmer vi nej til en bro.

En bro over Øresund kan efter vores mening komme til at skabe problemer for miljøet og for befolkningen på Amager. En boret jernbanetunnel derimod gavner miljøet, bl.a. fordi den med større sikkerhed styrker jernbanetrafikken.

Der er en fare for, at en bro vil gå hårdt ud over bl.a. torskene i Østersøen til skade for fiskerne på Bornholm. En Øresundsbro kan også blive noget af en katastrofe for mange mennesker på Amager, kysterne kan blive mere eller mindre ødelagte, og Tårnby Kommune bliver skåret igennem af en bred trafikkorridor med international togtrafik og lastbiler, der larmer og forurener døgnet rundt. Endelig kan en bro forstærke den biltrafik, der er en af truslerne mod vores miljø.

Det er selvfølgelig problemer, som ingen ønsker sig, og heldigvis findes der en løsning, der med større sikkerhed ikke giver miljøproblemer: en boret jernbanetunnel med biltog. En boret tunnel skader nemlig slet ikke miljøet i Østersøen og Øresund; torskene og andre dyr kan leve videre helt upåvirket. En boret tunnel kan fortsætte ind under Amager, så beboerne slipper for at få deres omgivelser forpestet af tung lastbil- og togtrafik, og Amagers kyst bliver heller ikke ødelagt. En boret jernbanetunnel kan oven i købet være en fordel for miljøet, fordi den betyder, at godset fra lastbilerne med større sikkerhed kommer over på tog. På den måde bliver den kollektive trafik styrket, og Danmark kan på den måde være med til at give et bidrag til at gøre den truende luftforurening mindre.

En boret jernbanetunnel med biltog er en god løsning. Det er et eksempel på en investering, der på én gang giver mere vækst og et bedre miljø.

[Karen Jespersen]

Vi hører ikke til dem, der vil mistænkeliggøre motiverne hos tilhængerne af en bro, men vi kommer ikke uden om, at der om dette vigtige spørgsmål er en reel uenighed. Derfor står vi fast på kravet om en boret jernbanetunnel med biltog under Øresund og under Amager, og derfor stemmer vi i dag nej til en bro.

Op så skal jeg lige til sidst sige, at vi alle fem undlader at stemme, når ændringsforslagene til lovforslaget fra andre partier kommer til afstemning.

**Eva Fatum (S):**

Jeg vil gerne uddybe problemerne omkring fiskeriet.

Øresundsforbindelsen, der nu skal vedtages, er efter regeringens opfattelse den billigste rent økonomisk. Ved at tilpasse miljøet til et fastsat økonomisk mål bliver det miljøet, der får 2. prioritet. Havde man i stedet for haft som udgangspunkt, at Øresundsforbindelsen skulle være miljøneutral, var det økonomien og ikke miljøet, der skulle tilpasses.

Med en boret tunnel var dette mål om miljøneutralitet nået, og vi kunne hermed bl.a. undgå at påføre et helt erhverv, nemlig fiskeriet, endnu flere byrder, end det har i forvejen.

Ved at vi ændrer på ilt- og saltindholdet i Østersøen med en bro over Øresund, kan fisken, som det også er nævnt i regeringens miljørapport, forsvinde, og man fjerner det økonomiske grundlag for at eksistere af at drive fiskeri.

Fiskersamfund opstår dér, hvor der er noget at fiske, og fiskeriet brødføder indirekte resten af befolkningen i det pågældende område sammen med den følgeindustri, der naturligt opstår. Jo mere isoleret det pågældende område er fra resten af landet, jo mere er man indbyrdes økonomisk afhængig af hinanden, og dette er gældende for både Bornholm og Christiansø.

Ingen kender de miljømæssige konsekvenser for Øresund og Østersøen, før efter at broen er bygget, og så er det for sent. Jeg kan derfor undre mig meget over, at fiskeriministeren ikke har hørt efter fiskerioorganisationernes advarsler under behandlingen af anlægsloven. Jeg mente ellers, at hr. Kent Kirk var minister for alle fiskere, også dem, der fisker i Østersøen.

**Trafikministeren (Ikast):**

Den beslutning, Folketinget i dag skal træffe,

er en meget stor beslutning, som er af betydning ikke blot for København, men for hele Danmark, ja, også for Norden og Europa. Beslutningen om forbindelsen vil samtidig være en understregning af, at Sverige ønsker stærkere relationer til kontinentet, hvilket ligeledes bekræftes af den svenske ansøgning om medlemskab af EF.

Beslutningen vil være et signal til omverdenen om, at der nu skal ske noget i Danmark, at der er en tro på, at Danmark kan være med i den hårde konkurrence i Europa, og at København har en fremtid som Nordeuropas storby.

Men beslutningen er mere end det. Beslutningen er også et bevis på, at Socialdemokratiet og regeringen kan samarbejde, når det gælder store beslutninger for fremtiden. Og beslutningen er et bevis på, at Danmark kan satse stort og internationalt, skønt vi er et lille land.

Når der satses stort, vil der altid være mange kritikere; det er i og for sig godt, for uden disse vil den demokratiske proces være tam. Men i denne sag har det reelt været selve processen, som kritikerne har kastet sig over. Den er blevet beskyldt for at være udemokratisk, og både regeringen og Socialdemokratiet er blevet skældt ud. Men kritikerne glemmer, at der har været mange år til at føre denne debat i. Bare inden for de seneste år er der offentliggjort adskillige rapporter om mange forskellige alternative placeringer og udformninger af Øresundsforbindelsen. Politikerne og offentligheden har haft masser af tid og lejlighed til at drøfte, både om vi skulle have en fast forbindelse, og i givet fald hvorledes den skulle udformes.

Siden april sidste år har alle vidst, at den svenske regering, det danske Socialdemokrati og den danske regering og CD havde samme opfattelse af, hvordan Øresundsforbindelsen skulle udformes, nemlig at det skulle være en kombineret vej- og jernbaneforbindelse mellem København og Malmø, men det karakteristiske ved enhver debat om store spørgsmål er, at den først kommer i gang, lige før beslutningen skal træffes. Det er der ikke noget galt i, for så er hele realiteten i sagen lagt frem, men det betyder, at debatten bliver kort og til gengæld meget, meget kraftig. Men udemokratisk kan man ikke kalde den.

Der er ikke den problemstilling, som ikke har været vendt i debatten. Det skyldes selvfølgelig den aktive presse, og det takker jeg for, men det

**[Trafikministeren]**

skyldes også en meget stor indsats fra Folketingets Trafikudvalg, som har taget imod talrige deputationer, og som selv har besigtiget hele linieføringen for landanlæggene, og som har stillet et antal af spørgsmål til miljøministeren og til mig.

Jeg vil godt benytte denne lejlighed til at sige udvalget tak for en meget stor indsats, og en særlig tak til udvalgets formand, hr. J. K. Hansen. Ligeledes en tak til alle ordførerne, også til modstanderne, som har bidraget til at gøre denne debat interessant og indholdsrig; jeg synes, vi har haft usædvanlig mange gode diskussioner. I dette udvalg er det normalt, at man bevæger sig ud og ser på stedet, hvordan det ser ud. Vi har haft mange gode diskussioner også dér; der har været et godt sammenspil mellem embedsmændene fra de forskellige ministerier og udvalgets medlemmer, og der har været mange gode udvekslinger, hvilket jeg takker for.

De sidste dages debat, der blev udløst af brevet af 8. august 1991 fra EF's Generaldirektorat for Miljø vedrørende VVM-direktivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, skal jeg ikke forlænge; sagen er allerede drøftet indgående.

I relation til VVM-direktivet falder lovforslaget ind under den særlige regel i kapitel 1, stk. 5. Det skyldes, at lovforslaget og bemærkningerne hertil udgør en helhed. Regeringen er som bekendt bundet heraf, og der kan derfor ikke foretages ændringer i anlægget, der går ud over loven, dens bemærkninger hertil, og hvad der i øvrigt indgår som forudsætning for Folketingets beslutning, medmindre dette forelægges Folketinget. En ændret udformning af Øresundsforbindelsen vil kræve en ændring af såvel regeringsaftalen som anlægsloven. For så vidt angår de fremtidige beslutninger vedrørende anlægget vil Folketinget skulle inddrages som anført i lovens bemærkninger og betænkninger.

Jeg skal derefter knytte bemærkninger til de stillede ændringsforslag.

SF's, Det Radikale Venstres og Kristeligt Folkepartis ændringsforslag er i grunden meget glædelige. Jeg forstår, at disse partier utvetydigt går ind for en fast forbindelse, og at de nu også kan tilslutte sig det projekt til kombineret bane- og vejforbindelse, som er indeholdt i lovforslaget. De tre partier foreslår jo, at denne løsning skal udbydes i licitation på lige fod med de tunnelalternativer, som de hidtil har ment var den eneste rigtige løsning.

Jeg kan altså nu konstatere, at hele Folketinget, bortset måske fra Fremskridtspartiet, er enige om, at den model, der indgår i aftalen med svenskerne og i lovforslaget, kan danne grundlag for byggeriet af en fast forbindelse over Øresund. Så vidt, så godt. De tre partier foreslår, at der skal udbydes tre eller snarere fem forskellige projekter i en international licitation. De tre partier begrundet ændringsforslaget med, at dette ville give Folketinget en reel valgmulighed mellem de forskellige løsningsmodeller. Men jeg vil godt gøre opmærksom på, at det efter ændringsforslaget ikke er de danske politikere, der får denne valgmulighed. Det gør derimod det dansk-svenske konsortium, som oven i købet vil være bundet af licitationsreglerne. Det bliver således nogle af konsortierne på forhånd fastsatte kriterier og ikke hverken det danske Folketing eller den svenske Riksdag, der kommer til at afgøre, om vi skal have en forbindelse med biltog eller en forbindelse med både vej og bane, og om forbindelsen skal udformes som en bro eller en tunnel. Afgørelsen vil ved en licitation ikke blive truffet ud fra de politiske og dermed brede samfundsmæssige vurderinger, men alene ud fra en økonomisk sammenligning af de forskellige anlægsforslag. Er det mon denne form for beslutningsproces, de tre partier ønsker?

En licitation er, som alle ved, et fremragende instrument, når man skal vælge mellem forslag, der kan det samme og har samme kvalitet; så må det nemlig være økonomien, der er afgørende. Men en licitation er ikke velegnet, når der skal træffes politiske valg mellem forslag, der udfylder helt forskellige behov, eller forslag, der har helt forskellig kvalitet. Her kan man ikke blot sammenligne prisen, for det er helt forskellige produkter, man får for pengene. Vi bliver, hvor nødt vi end vil, i denne kreds nødt til at træffe det politiske valg.

Jeg står gerne ved, at mit og flertallets politiske valg er den kombinerede vej- og baneforbindelse, som indgår i lovforslaget. Som det fremgår af flere af mine svar på udvalgets spørgsmål, bl.a. spørgsmål 88 og spørgsmål 123, er en licitation med så forskellige alternativer, som der her er tale om, heller ikke juridisk og teknisk nogen enkel sag.

Jeg har allerede været inde på spørgsmålet om EF-direktivet og om VVM. Efter min opfattelse er der ikke tvivl om, at andre udformnin-



**[Trafikministeren]**

ger af forbindelsen end angivet i regeringsaftalen vil skulle underkastes nye miljømæssige undersøgelser og vurderinger med det ekstra tidsforbrug og de omkostninger, der er forbundet hermed. Desuden er det ganske vanskeligt og ressourcekrævende at foretage en sammenligning af de alternative projekter, når tilbudsmaterialet skal vurderes, således at det sikres, at man ikke køber katten i sækken. Det hjælper jo ikke at få et produkt eller et projekt, som er billigere at bygge, hvis det så er dyrere i det lange løb, fordi kvaliteten er dårlig.

Tilhængere af udbud af alternative tilbud vil så måske sige, at det gør ikke så meget, at omkostningerne ved licitationen bliver store, og måske heller ikke, at anlægget bliver dyrere, hvis blot vi kan få den bedste løsning. Og der råder jo i hvert fald i store dele af pressen den misforståelse, at en tunnellostning på alle måder er bedre for miljøet end lovforslagets bro- og tunnellostning. Det er ikke rigtigt. Man skal nemlig huske på, at der er to måder at lave tunnel på, der er en boret tunnel og en sænketunnel, som har helt forskellige miljømæssige konsekvenser.

Borede tunneler er ganske rigtigt fordelagtige i forhold til vandmiljøet, men de løser ikke problemerne på land, medmindre tunnelen videreføres derinde, og det vil gøre disse projekter yderligere meget, meget dyrere. En sænketunnel skal til gengæld graves ned i havbunden. Det betyder, at der under alle omstændigheder skal graves meget store mængder op fra havbunden. Denne afgravning skal ske i kalk, som miljømæssigt er vanskeligt at håndtere, og udgravningerne kan meget vel blive væsentlig større end de mulige kompensationsafgravninger ved lovforslagets løsning.

Det er også fremført, at nogle af tunnelforslagene er billigere eller næsten lige så billige som den kombinerede forbindelse, men uanset hvor mange gange de samme mennesker fremfører de samme oplysninger, bliver de ikke rigtigere af den grund. Når projekterne sammenlignes på lige vilkår, viser det sig, at sænketunnellostningen bliver en del dyrere og borede tunnellostninger meget dyrere end lovforslagets anlæg.

Det sidste punkt, jeg vil fremføre om disse ændringsforslag, er for mig ganske afgørende, det er hensynet til aftalen med svenskerne; dette er tilsyneladende ganske ligegyldigt for de

tre partier, der har stillet ændringsforslagene. For mig er det vigtigt, at vi lever op til aftalen med svenskerne. Vi må ikke glemme, at det samlede projekt er et fællesprojekt, som kun kan blive til noget, hvis de to lande kan stå sammen om det. Al erfaring viser, at det kun kan lade sig gøre, hvis vi viser hinanden gensidig respekt. Svenskerne kunne måske godt synes, at danskerne optræder lidt vel hovmodigt, hvis vi, som mange af tunneltilhængerne synes at mene, ensidigt vil bestemme, hvordan anlægget skal udformes på den svenske del af Øresund.

Jeg er derfor glad for den løsning, som Trafikudvalgets flertal har fundet frem til. Blandt udvalgets flertal er der enighed om, at lovforslagets projekt er et godt projekt, og det er dette projekt, vi går videre med, således som det er aftalt med svenskerne.

Men samtidig åbner udvalgets flertal en dør på klem for, at andre udformninger af projektet kan komme på tale. Det kan ske, hvis detailundersøgelserne, der skal udføres af konsortiet, skulle vise, at miljømæssige, tekniske og økonomiske hensyn taler derfor, men naturligvis kun under forudsætning af, at vi kan blive enige med svenskerne herom.

Det vil således være konsortiet, der på baggrund af de detaljerede undersøgelser skal vurdere, om der er grundlag for at tage spørgsmålet om alternative projektforslag op til nærmere overvejelse, ligesom det vil være konsortiet, der i givet fald skal tage stilling til, hvilke alternative muligheder det vil være relevant at gå videre med. Men i sidste ende er det naturligvis de to landes regeringer og parlamenter, der skal træffe den endelige beslutning.

På det nuværende grundlag er der for mig ingen tvivl om, at lovforslagets løsning er den rigtige, men der kan vise sig nye muligheder i forbindelse med den detaljerede undersøgelse, og så kan vi tage spørgsmålet op igen uden at løbe fra aftalen med svenskerne.

De tre partier fremfører i deres begrundelse for ændringsforslaget bl.a., at det ikke er belyst, hvad en fast forbindelse vil betyde for udviklingen af hovedstadsregionen, og hvad de lokale, trafikale og miljømæssige konsekvenser vil blive. Spørgsmålet om, hvorvidt forbindelsen vil føre til vækst, er naturligvis et trosspørgsmål, endda i dobbelt forstand. Det er et trosspørgsmål, fordi det ikke kan afgøres videnskabeligt, men det er også et trosspørgsmål, fordi væksten afhænger af, om man tror på, at den kommer.

**[Trafikministeren]**

Jeg har i den forbindelse hæftet mig ved, at Initiativrådet for Hovedstaden netop peger på Øresundsforbindelsen som et vigtigt middel til at få gang i hovedstaden. Jeg lægger selvfølgelig også stor vægt på, at Københavns overborgmester, borgmesteren på Frederiksberg og de tre amtsborgmestre i hovedstadsområdet går meget stærkt ind for forbindelsen.

De lokale, trafikale og miljømæssige konsekvenser er belyst i miljørapporten. Som jeg også tidligere har nævnt, vil forbindelsens nettovirkninger på miljøet være positive. Jeg bemærkede da også, at de tre partier, når de hævder det modsatte, er nødsaget til hypotetisk at antage, at regeringsaftalen med svenskerne ændres således, at der kan fastsættes lavere takster og dermed vil komme flere biler, ellers kan de tre partier nemlig ikke finde noget problem. Men jeg vil gerne slå fast, at også på det punkt vil jeg selvfølgelig stå fast på aftalen, som den er.

Ændringsforslaget om, at der skal sikres en miljømæssig nulløsning for Østersøen, som Fremskridtspartiet også har tilsluttet sig, forstår jeg fuldt ud, og hvis det, der menes, er, at vi på nuværende grundlag skal beslutte os for en matematisk nulløsning for vandgennemstrømningen til Østersøen, er jeg enig i forslaget.

Jeg mener, at vi med lovforslaget er gået væsentlig længere, idet der efter forslaget skal opstilles en kvalitetsmålsætning for anlæggets miljøeffekt i Østersøen og Øresund samt på land. Det skal ske på grundlag af yderligere miljøundersøgelser, og fra dansk side vil det blive foreslået, at der nedsættes et internationalt ekspertpanel, der hører om hele den fortsatte undersøgelse. Det giver mulighed for, at beslutningen om eventuelle kompensationsafgravninger m.v. – hvori Folketinget i øvrigt vil blive inddraget på ny – kan ske på grundlag af en langt mere nuanceret vurdering af de økologiske forhold end beslutninger her og nu om en mekanisk beregnet nulløsning. Men det er klart, at regeringen er parat til, som det også er fremhævet i Trafikudvalgets tillægsbetænkning, i fællesskab med Sverige at arbejde for en bedre løsning for både Østersøens og Øresunds vandmiljø ved gennemførelse af anlægget af den kombinerede forbindelse. Jeg må på denne baggrund afvise ændringsforslagene.

I debatten er der én ting, som er blevet glemt, eller som i hvert fald er skubbet i baggrunden, og det er de fordele, som mange mennesker vil

få af forbindelsen. Amagers, Københavns, ja, hele Øresundsregionens befolkning vil få et højklases regionalt banesystem, som vil kunne få mange mennesker til at tage toget og lade bilen stå, og hele Danmarks befolkning får en effektiv baneforbindelse til Københavns Lufthavn og selvfølgelig også bedre togforbindelser til det øvrige Skandinavien. Og sidst, men ikke mindst, vil det danske erhvervsliv få langt mere effektive godsforbindelser med jernbane både til Skandinavien og det øvrige Europa.

Selv om Øresundsforbindelsen skal være åben for både biler og tog, så folk kan vælge frit, er der for mig ingen tvivl om, at forbindelsen især vil fremme jernbanetrafikken, og det gælder såvel på passagersiden som på godssiden.

Vi har nu haft en intens offentlig debat, vi har undersøgt mange alternativer, vi har foretaget omfattende miljøundersøgelser, vi er parat til at finde de bedste miljøløsninger, og vi er blevet enige. Ikke alene har et stort flertal i Danmark fundet sammen, men det er også lykkedes at blive enige med svenskerne, så vi står med en fælles beslutning.

Når det gælder landets infrastruktur, har Danmark i mange år mest kunnet prale af de fejltagelser, vi har begået, og ikke de bedrifter, vi har udrettet. Med beslutningen om Storebælt blev taget det første skridt i den anden retning. Lad os nu med en beslutning om Øresundsforbindelsen tage endnu et skridt og håbe, at vi dermed får rettet op på den kurs, som er sat mod fremtiden.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Lad mig starte med at kvittere for den tak, der var til mindretallet. Den vil jeg selvfølgelig kvittere for. Men jeg synes, der manglede nogle spørgsmål, som jeg på et tidligere tidspunkt rejste, og som også har været rejst over for hr. Arne Melchior.

Hvornår er der nogen, der kan opsiges aftalen, hvis forbindelsen ikke er økonomisk eller miljømæssigt god nok? Er det et af forligspartierne, der kan gøre det? Er det f.eks. Socialdemokratiet, som vel er halvdelen af dem, der er i det her flertal? Hvis de nu siger, at en anden løsning er bedre, kan de så sige, at det skal laves om? Hvad får forhandlingerne med svenskerne til at gå videre? Det har vi ikke kunnet få svar

[Tommy Dinesen]

på. Hr. Arne Melchior ville slet ikke svare på det, sådan som jeg forstod det.

Jeg synes også, at det er lidt uklart, om det er Folketinget, der bestemmer, hvis der kommer et nyt projekt. Det må det vel være, det tror jeg ligger helt fast? Godt.

Men der blev også sagt fra ministerens side, at i tilfælde af, at der er et konsortium, så kan konsortiet bestemme, hvilket projekt man vil have, for så er Folketinget ude af det hele. Jeg beder om at få at vide, hvem der bestemmer i det her.

Der blev også sagt – og det er det, der står på side 4 om, hvorledes det her opsiges – at alle gik ind for en fast forbindelse, og det er selvfølgelig rigtigt. Er der nogen, der er gået langt i denne sag, så er det SF, og det er derfor, vi stiller de ændringsforslag, der er stillet, netop for at få nogle andre med til de forslag, vi stiller. Der var engang, da vi havde den holdning, at biler havde bedst af at stå parkeret på en færge – det gav arbejdspladser, og så dattede de frem og tilbage – men den slags holdninger har vi ikke mere. Nu har vi antaget en miljøløsning, altså borede togtunneler, som jo er det bedste, fordi det er togdriften, der er fremtiden i Europa. Det er jo det, det her drejer sig om, og det er derfor, vi er imod vejdelen. Det tror jeg også ministeren forstår. Derfor forstår vi ikke, at man stadig væk vælger brodelen.

**Formanden:**

Må jeg gøre opmærksom på, at min tidtagning er gået i stykker, så der kommer ikke nogen rød lampe, men jeg rejser mig op i al min væld, og det betyder det samme.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Må jeg sige, at jeg synes da, det var en elendig fremlæggelse, trafikministeren kom med her . . . (*Klapsalver fra tilhørerpladserne*).

**Formanden:**

Der skal være aldeles ro på tilhørerpladserne. Det er forudsætningen for, at man kan overvære Folketingets forhandlinger.

**Gade (SF):**

Én ting forstod jeg: at forligspartierne er blevet enige om noget, og det er det, der skal ved-

tages i dag, og derefter består der altså en lov, hvori der er et detaljeret projekt. Dernæst siger man, at konsortiet kan undersøge nogle andre muligheder, og hvis det finder ud af nogle andre muligheder, kan det komme med dem, og så kan vi måske vedtage et helt nyt forslag her. Jeg har forstået det sådan, at det er det, der lægges op til vedtagelse af her.

For nu at finde ud af, hvor afgrænsningerne er i det her, og hvad der kan ske ude i fremtiden med dette projekt, vil jeg have at vide af trafikministeren: Hvis man nu finder ud af, at en boret tunnel med biltog er det bedste projekt, kan konsortiet så fremlægge det forslag her, og vil regeringen så stemme for det? Jeg spørger, om den model kan forekomme. Er det regeringens synspunkt?

Det andet, jeg vil spørge om, er, hvad regeringen vil gøre over for Sverige nu. Jeg har altså forstået, at man har et projekt, som man går 100 procent ind for, men alligevel har man givet hr. Arne Melchior den indrømmelse, at det godt kan være, at det bliver til et helt andet projekt; det ved vi ikke, når vi stemmer for det. Men hvad vil man sige til Sverige? Vil man sige til Sverige, at licitationen skal åbnes? Det vil jeg gerne have et svar på her. Skal licitationen åbnes? Skal der genforhandles med Sverige på licitationen? Skal der genforhandles med Sverige om, at der også kan blive tale om andre projekter? Og så er mit næste spørgsmål: Hvor mange andre projekter? Er der en afgrænsning af det forslag, som man går ind for? Er boret tunnel og jernbaneløsningen holdt ude? Må jeg spørge . . . – nej, den er rød!

**Formanden:**

Ja, hr. Gades indlæg har faktisk bragt tidtagningen i orden igen.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Regeringen og tilhængerpartierne taler tit om, at når denne bro kommer, så kommer der et kraftcenter, underforstået, at det gør der altså, når man bygger broer. Det er jo ikke så forfærdelig længe siden, man indviede Farøbroerne. Jeg vil gerne spørge trafikministeren, om ministeren vil påpege, hvor på Lolland eller Falster dette kraftcenter ligger.

### Trafikministeren (Ikast):

Hr. Tommy Dinesen har jo virkelig fulgt den debat meget grundigt i alle årene og har også læst alle papirerne – det ved jeg, og jeg kender ham godt igennem mange år i dette udvalg. Så vil hr. Tommy Dinesen også have set i papirerne, at der står, at når vi skaber konsortiet, så får det anlægsloven, og det skal så lave udbud og licitation af den og hele undersøgelsen efter den lov, som Folketinget har vedtaget, som er mage til den, der er vedtaget i den svenske Riksdag. Det er det lovforslag, vi snakker om i dag.

Hvis konsortiet kommer til at opdage: Uha, her er noget, der miljømæssigt set eller økonomisk eller på anden måde er en lille smule bedre, kan konsortiet gå til de to regeringer og fremstille det her. De to regeringer skal så tale sammen og gå til de to parlamenter og ændre det. Ellers er det anlægsloven, som vi vedtager den her i dag, der gælder.

En ændring kan altså lade sig gøre uden de helt store formalier, men det skal igennem regeringen og Folketinget. Som vi netop i går diskuterede i Trafikudvalget, er det slet ikke så let at ændre det. Når der er udført enten det, vi foretager her i Danmark, eller en VVM-undersøgelse og en miljømæssig godkendelse, kan man ikke sådan lave om på det ene og det andet.

Jeg er helt enig med hr. Tommy Dinesen om de store fordele, en fast forbindelse mellem Malmø og København giver for jernbanedriften og for Københavns Lufthavn, og at den får alle tre dele er netop det fine i dette arrangement, dér er både motorvejen, togforbindelserne og flyene samlet inden for den samme kvadratkilometer.

Så spørger hr. Tommy Dinesen om opsigelse. Jamen jeg har da aldrig hørt sådan et spørgsmål! Når man laver en aftale her i Folketinget og et antal partier står sammen, så har man da ikke skrevet noget om, at den skal opsiges på den og den dato. Det her er færdigt, når byggeriet er færdigt, og så er der altså et antal år, hvor der er en følgegruppe, der følger det. Der er ikke noget opsigelsesvarsel eller noget i den retning.

Hr. Gade vil jo igen så tvivl om, om der nu kan smutte en lille boret biltogsløsning med. Det kan der ikke. Jeg har sagt helt klart og tydeligt, at det er dette projekt, vi stemmer om i dag. Skal det ændres, så skal Danmark og Sverige

være enige, og det skal regeringerne være, og det skal tilbage til Riksdag og parlament.

Hr. Ole Donners spørgsmål om Farøbroen var jo helt nyt, men jeg har mødt det nu, siden vi blev færdige med Farøbroen. Man kan da ikke sammenligne denne forbindelse og Farøbroen, så har man misforstået det hele, og så forstår jeg bedre, at Fremskridtspartiet stemmer imod. Dette er en international forbindelse, der skal skabe forbindelse mellem Skandinavien og Europa og ikke mellem to landsdele inden for det danske samfund. Dette er en stor international forbindelse, og det er jo ikke samme regnestok, man bruger i de to projekter. Jeg forstår ikke, at en så velbegavet mand som hr. Ole Donner kan komme med et sådant postulat.

(Kort bemærkning).

### Tommy Dinesen (SF):

Hvis jeg skal drage en konklusion af det her, sådan som jeg opfatter det, så betyder det, at den aftale med svenskerne aldrig bliver opsagt. For det første vil det betyde indtil to års ekstra udsættelse, fordi man skal have et nyt projekt, som skal igennem hele møllen igen. Den klausul, eller hvad det nu er, der er lavet på side 4 i betænkningsbidraget, er simpelt hen lavet, for at man skal have ryggen fri. Hvis der er nogen ude i landet, der spørger: Hvorfor har I gjort ditten og datten? så kan man sige: Jamen vi har skam åbnet for, at der kan laves nogle andre ting.

Jeg vil ikke gå og vædde altid, men jeg vil alligevel godt holde en masse ting på – og så kan jeg vædde med mine partikammerater – at det projekt, vi vedtager i dag, er det, der bliver bygget på Øresund. Det er jeg overbevist om. Alt det andet er bare at gemme sig bag et eller andet, som man kan bruge i offentligheden.

(Kort bemærkning).

### Lone Dybkjær (RV):

Jeg er meget enig med hr. Tommy Dinesen i, at det projekt, vi vedtager her i dag, også må være det, der bliver bygget, medmindre der sker nogle særlige mirakler – og det bliver i så fald ikke i kraft af denne aftale, men i kraft af helt andre ting.

Men det, som jeg egentlig godt vil spørge trafikministeren om, er: Hvad er det, der skal til, for at man kan få ændret projektet? Om et helt

[Lone Dybkjær]

andet projekt er økonomisk og miljømæssigt acceptabelt, er jo ikke noget, der dumper ned fra himlen. Forestiller man sig nu, at nogle store konsortier skal pege på, at noget andet er miljømæssigt og økonomisk meget mere fordelagtigt, og så vil selskabet komme med det? Det er jo ikke noget, der normalt sådan bare vil dukke op af sig selv, og derfor er det, synes jeg, en underlig måde, man har håndteret tingene på.

Jeg mener, at projekter af denne art er så komplicerede – det har trafikministeren jo påpeget i enhver sammenhæng – at de dårligt kan anvendes til folkeafstemning, men det er så, hvad det er. Derfor er det jo temmelig meget, der skal til, hvis man skal have det frem, og det er derfor, vi har foreslået licitation. Det kan da godt være, at det teknisk set ikke er den rigtige måde at gøre det på, men det kunne vi jo ændre, hvis der var vilje til at ændre det. Det afgørende er, at der ikke har været vilje til at ændre det. Det, der var afgørende for os, var at få alternative projekter belyst, og jeg må konstatere, at det ikke kan lade sig gøre.

En af de ting, der jo er til diskussion, er de miljømæssige og de økonomiske konsekvenser, og hvordan mødepunkterne i dem er, og det overlader man altså faktisk til et teknisk selskab at vurdere. Det synes jeg ikke er acceptabelt. Jeg synes, det skulle være Folketinget, og den eneste måde, Folketinget kunne træffe beslutninger på, var ved, at vi også så alternative løsninger. Trafikministeren har sagt, at det er noget, der sådan kan dukke op. Hvis der dukker et eller andet op, så vil vi naturligvis vurdere det.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Tak for ét klart svar. Det er spørgsmålet om, at det, vi vedtager i dag, er, at der skal være motorvej under alle omstændigheder, jernbane plus motorvej. Om motorvejen er der åbnet en lille bagdør for, at motorvejen altså kommer ned under vandet, men der skal være motorvej. Det er det, der ligger på bordet. Godt!

Så vil jeg spørge, hvorfor regeringen synes, at det skal være konsortiet, der skal foretage miljømæssige vurderinger. Det sagde trafikministeren lige før. Jeg skrev det ned: Økonomiske og miljømæssige vurderinger. Hvad er det, der gør, at man tror, at konsortiets bestyrelse har forstand på miljø? Hvad er det, der gør, at man

vil fratage miljøministeren og Folketinget miljøansvaret her og overlade det til et eller andet sammensurium af økonomi- og miljøinteresser i sådan en bestyrelse?

Det næste spørgsmål er til trafikministeren med den anden kasket på, for nu bliver trafikministeren jo aktionær, en meget stor aktionær i det selskab. Jeg kigger med vilje stærkt mod øst, for vi skal jo kigge over mod Østeuropa for at finde ud af, hvordan vi skal snakke om alle de her ting. Mens de bryder al den slags sammenblanding af magt ned, så laver vi mere og mere sammenblanding af magten. Men jeg vil spørge trafikministeren som storaktionær i A/S Øresund, hvilke miljøkriterier man agter at anlægge i konsortiet.

Jeg mangler svar på, om vedtagelsen i dag betyder, at den lille bagdør, vi diskuterer her, bevirker, at man vil gå til Sverige nu og forhandle om en licitation, der er åben for alternativer. Det ligger jo ikke klart. Hr. Arne Melchior har sagt, at sådan må det være; sådan har jeg forstået ham fra talerstolen. Jeg har ikke hørt det fra trafikministeren.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg takker trafikministeren for belæringen om, at den dansk-svenske forbindelse bliver international. Jeg gør ministeren opmærksom på, at jeg jævnlige passerer Farøbroerne og ikke har bemærket, at der står »kun for danskere«, men tværtimod lagt mærke til, at de køretøjer, der passerer, er af mange nationaliteter, og derfor er den også forholdsvis international. Men jeg er glad for, at ministeren bekræfter, at det ikke er hver gang, man bygger en bro, at der opstår et kraftcenter.

Ministeren var så venlig at komme med nogle udtalelser om min personlighed, som jeg takker meget for. Jeg vil gerne kvittere og sige, at jeg synes, trafikministeren er en umådelig flink mand, og jeg siger det de steder, jeg kan komme af sted med det. Jeg under gerne ministeren, at dette projekt går igennem, og jeg kan blive glad, når jeg sidder på min plads og ser ministeren stå heroppe med stor entusiasme og omtale projektet og holde armene som en lystfisker og tale om dette konsortium. Så er det, jeg kommer til at tænke på et tomt aktieselskab uden noget som helst reelt indhold, og dér, lige præcis dér, hr. minister, vil jeg anbefale at holde armene ind til siden.

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg vil tillade mig at slå svarene til fru Lone Dybkjær og hr. Gade sammen, for det var i realiteten det samme spørgsmål.

Hvis vi nu tager lovforslaget, som det ligger her, er det helt entydigt. Det er en sænketunnel, det er en lavbro, det er en højbro. Kortet viser, hvorfra den skal gå, og hvor den skal komme i land på den anden side. Det kører helt, som det skal. Vi håber, at de bestyrelser, vi får sat sammen fra dansk og svensk side, kan køre sådan, som de normalt kan. Så kommer der licitationer og undersøgelser, og vi fortsætter både i Trafikministeriet og Miljøministeriet med miljøundersøgelser, og vi slipper ikke disse projekter, selv om der nu kommer en anlægslov. Der står hele vejen igennem, ikke mindst i bemærkningerne til lovforslaget, at jeg som minister er meget stærkt bundet.

Så kan der opstå en situation, hvor man eksempelvis siger: Vi har foreskrevet, at der skal være 2 km sænketunnel, men vi finder ud af ved nærmere undersøgelser, alle de miljøundersøgelser, vi laver i de kommende år, at det er bedre at lave 4 km sænketunnel. Så er der altså givet mulighed for at ændre projektet. Måske vi skal have 5 km. Det er altså ændringer inden for projektet.

Det, vi har aftalt med Sverige, står vi 100 pct. ved, og jeg skal ikke over og genforhandle med svenskerne. Det, der bliver vedtaget her i dag – hvis jeg kan følge med i debatten, som ordførerne har givet det til kende – er nøjagtig det, der er aftalt med svenskerne. Der er kun en ganske lille nødparagraf, som vi har fået med, men den kan være væsentlig: Hvis det nu er, og hvis det viser sig, og i bekræftende fald, så er der mulighed for at lave det. Men jeg skal tilbage til Folketinget. Jeg skal have en indstilling fra konsortiet, både trafikministeren og miljøministeren følger det, og svenskerne skal være enige i det, og så skal vi tilbage til Folketinget.

Jeg synes ikke, det er så svært at forstå. Jeg svarede på det samme spørgsmål i aftes i Trafikudvalget.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil godt være nogenlunde realistisk og også have, at trafikministeren og det folketingsflertal, der står bagved, giver udtryk for, hvad de mener i den her sag.

Jeg synes, det er i orden, at der er nogle, der har den mening, at der skal være en bro og alt det dér til biler og sådan noget. Det må man jo leve med her i Danmark. Men jeg vil godt se det konsortium, som vil sige til et folketingsflertal i Danmark og i Sverige: Det projekt, I har vedtaget i Folketinget, som I har sloget for i et år, er ikke godt nok. Det vil jeg gerne se, og det tror jeg ikke på at der er nogen der kommer til. Der står jo i betænkningen, at flertallet er enigt om, at lovforslagets projekt er et godt projekt, og så vil jeg godt se, hvem der tør gå imod det. Jeg tror ikke, de konsortier får meget arbejde i fremtiden.

Og så med hensyn til svenskerne. Jeg synes, det er en dårlig undskyldning at lægge det over på dem. Nu er det, som om det er svenskerne: Hvis nu svenskerne vil, så kan vi godt kigge på det. Jeg synes, at vi her i Danmark skal prøve på at bestemme. Det er ikke altid, vi kan, det har jeg lagt mærke til, men lad os dog i hvert fald vedtage det projekt, vi mener er det rigtige. Lad os tage det ansvar og lade være med at lægge det over til svenskerne. Så meget bør man da i hvert fald kunne vedtage her i Folketinget.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg forstod på svaret, at konsortiet får til opgave også at afveje miljømæssige forhold, også hvis det eventuelt skal formulere et alternativt projekt. Nej? Ministeren ryster på hovedet. Jamen hvem er det så egentlig? Enten er det os her i dag, eller også er det konsortiet. Jeg tror også, der er megen uklarhed her, for vi snakker jo om en lille nødparagraf, som ikke skal bruges – det er der nok nogle der mener – mens hr. Arne Melchior mener, den er afgørende. Jeg holder såmænd ikke med nogen af parterne, men jeg synes bare, hr. Arne Melchior optræder lidt klogere, som om han har sat sig lidt mere ind i det end trafikministeren og Trafikministeriet. Ja, ministeriet skal jeg ikke gøre mig klog på, men det, jeg hører fra talerstolen. Og derfor synes jeg, det var rimeligt at få det afklaret.

Det, der står om, at licitationen også kan være åben for alternativer, står jo ikke i den dansk-svenske aftale. Skal ministeren så ikke op og fortælle svenskerne det? Er det ikke en genforhandling? Eller hvad er det? Jamen jeg spørger bare. Skal ministeren op og forelægge, at her

[Gade]

står noget andet end i aftalen, eller skal ministeren ikke op og forelægge det?

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Trafikministeren vil jeg gerne spørge: Hvordan skal det vise sig? Trafikministeren siger: Hvis det viser sig, at der er nogle andre muligheder. Hvordan skal det vise sig, og hvordan skal konsortiet arbejde med det, og hvordan sikrer man sig en rimeligt objektiv behandling, når nu vi har set det, der har været her? Meget enkelt. Jeg vil bare gerne vide, hvordan det skal vise sig.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Der er nogle, der har talt om en nødparagraf, og ministeren talte om en lille paragraf – jeg tror endda, at han sagde en lillebitte paragraf.

Det må jeg dementere. Jeg må benægte, at der er tale om noget sådant. Dette er ikke et fiddelifutforetagende, der skriver noget med småt på bagsiden for at narre nogen til at skrive under på noget. Det står faktisk alt sammen med lige store bogstaver, og ordlyden er stjerneklar for alle, der har pudset brillerne i morges. Derfor er der ikke nogen tunge problemer i det.

Hr. Tommy Dinesen har ikke ret, når han siger, at teknikere aldrig vil turde komme med andre forslag, når der står, at lovforslagets projekt er et godt projekt, hvad jeg tidligere på dagen har bekræftet at jeg fortsat mener og er sikker på at det er. I samme afsnit står der: Men såfremt detailprojekteringen skulle vise, at der er interesse for det og det, så kan man give mulighed for andre projektforslag.

Det er så gribende enkelt, og jeg håber, at ministeren er enig i min udlægning, at det ikke er en nødparagraf, og at det ikke er en lillebitte paragraf. Det har samme gyldighed som alt andet. Men der er naturligvis ingen her i dag, der kan sige, hvordan det tekniske ser ud om et år. Jeg gentager fra i formiddags, at der ikke findes anlæg, bygningsværker af den størrelse og den sjældenhedsgrad, hvor man ved starten af detailplanlægningen kan vide, om man når frem til den ene eller den anden løsning.

Derfor synes jeg, at de herrer fra SF, der er så meget i ilden, skulle føle sig ganske trygge ved det, der står, for det er der faktisk anledning til.

**Miljøministeren (Per Stig Møller):**

Det er blevet sagt, at det, vi er i gang med nu, er at bygge en bro til drømmeland. Det bygger i virkeligheden på et fejlцитат. Det bygger på et citat fra første behandling, hvor jeg sagde, at det er en drøm, der går i opfyldelse.

Det samme sagde fru Marianne Jøved i debatten i januar 1990 om mulighederne. Det er meget store muligheder, som realiseres med denne bro. Derfor er det en drøm, der går i opfyldelse – for Danmark er forbindelsen en 300 år gammel drøm, mens selve Øresundsbroen er et 100-årigt projekt – når denne afstemning i dag er overstået.

Der er selvfølgelig ingen af os, der tror, at denne bro i sig selv skaber vækst, men broen vil knytte os tættere sammen, således som vi har ønsket det i århundreder. Den vil give mere aktivitet i sig selv, men derudover ved vi godt, at alt det, vi yderligere vil have omkring København-Malmø, er noget, der skal føjes til, noget, der skal skabes yderligere liv omkring. Derfor har vi også fremsat lovforslag om Ørestaden, lov om Københavns Havn, arbejdet med forskningsprogrammer, arbejdet med København som kulturby. Alt dette skal ses i sammenhæng, og det bliver styrket af broen, og broen giver alt dette nye muligheder.

Nu har man, som jeg sagde, drøftet broen i 100 år og forbindelsen i 300 år, så der har været rigelig tid til at undersøge miljøet, og det har man da også gjort flere gange i løbet af 1980'erne og til sidst samlet det sammen med nye undersøgelser i »Miljø Øresund 1991«. Selv om vi har besluttet, at denne broforbindelse realiseres ved særlig lov, har vi netop fulgt VVM-direktivets spilleregler i forbindelse med vores miljøvurderinger. Vi har gået med det, hr. Svend Auken har kaldt både livrem og seler, og der er nok også nogle, der gerne vil tage styrt-hjelm på.

Det har været et udgangspunkt for hele denne rapport, og den er sendt til Østersølandene, også til Finland og Vesttyskland, hvilket jeg skal vende tilbage til, så selv om vi vedtager dette ved særlig lov, har vi sørget for, at alle tørvendes i forbindelse med miljøproblematikken.

Den regeringsaftale, som er med i loven, er indgået på et miljømæssigt forsvarligt grundlag, faktisk på et betydeligt bedre grundlag end det, f.eks. SF besluttede en Øresundsforbindelse på i 1973, hvor man ville gå tværs over Salt-

**[Miljøministeren]**

holm og bygge videre til Sverige. Vi bruger 1,5 – 1,8 mia. kr. for ikke at begå SF's fejltagelse, præcis for at få et bedre miljø ud af det.

Vi har oven i købet sørget for, at vi konstant skal forbedre miljøet, at vi ikke låser miljøets situation fast pr. 14. august 1991. Det var en af misforståelserne hos Danmarks Naturfredningsforening, som gentages i dag, og en af misforståelserne hos EF, som nu er ryddet af vejen, at alt skulle stå i bemærkningerne, og at vi nu vedtager noget, vi ikke kender, foregiver nogle, fordi alle detaljer om f.eks. kompensationsafgravningerne ikke afgøres, i og med at vi vedtager noget 14. august 1991. Hvis vi havde gjort det, så havde vi jo vedtaget et forbud mod at blive klogere, og derfor var det naturligvis heller ikke sådan noget, EF forestillede sig.

Vi vil i det næste år og indtil 1993, hvor gravearbejderne begynder, have lov til at blive klogere og lade dette påvirke og forbedre miljøet i Øresund. Vi vil gerne være klogere til jordarbejderne, vi vil gerne være klogere til graveinstrukserne, vi vil gerne være klogere til at forhindre de marginale og minimale problemer, som opstår på lang sigt, og dem, som opstår på kort sigt. Derfor vil der også komme nye undersøgelser om kompensationsafgravningerne, og vi vil naturligvis lytte til Østersølandene, hvad de måtte komme med af bekymringer og undersøgelser i forbindelse med linjeføringens påvirkning af Østersøen.

Vi har ønsket så små virkninger som muligt, også inden for fuglebeskyttelsesområde nr. 110 og 111, og vi har 111 af dem. Vi er det land i Europa, der har flest fuglebeskyttelsesområder – vi har 9.500 km<sup>2</sup>, som er udlagt til fuglebeskyttelsesområder – og af det område, som ligger omkring Saltholm, tager vi altså 4,8 pct. Vi vil, sådan som vi også har meddelt EF, sørge for, at der bliver gennemført foranstaltninger i begge de berørte fuglebeskyttelsesområder, og vi vil herunder naturligvis inddrage de relevante myndigheder og de relevante interesseorganisationer m.v.

Jeg kan sige, at f.eks. i fuglebeskyttelsesområde 110 omkring Saltholm er det vores hensigt at gennemføre begrænsninger af jagt og færdsel i de lavvandede områder omkring den sydlige del, og det vil medføre betydelig forbedrede vilkår for de rastende og fouragerende vandfugle. Det gør vi, selv om der ikke vil blive nogen varig effekt på nogen af de fuglearter, som er op-

taget på fuglebeskyttelsesdirektivets annek nr. 1.

For beskyttelsesområde nr. 111, Vestamager, kan jeg sige, at linjeføringen kun skønnes at have en minimal effekt på fuglelivet, da motorvejen i sig selv kun vil beslaglægge et lille areal af Vestamager, og da motorvejens linjeføring går gennem den nordlige del af området i stor afstand fra de væsentligste fuglekonzentrationer. Men de minimale effekter mere end opvejes af de planer, der er om at gennemføre naturpleje af arealerne i form af grundvandshævning og kvægræsning i forlængelse af fredningen.

Hr. Løvig Simonsen talte om muligheden for kompensation gennem større afgravninger i Storebælt, således som en avis også har været inde på det, altså at man kan beskytte Øresund ved at gå længere i Storebælt. Det kan vise sig, at det er hensigtsmæssigt at foretage en fuldstændig nulløsning ved kompensationsafgravning i Øresund for at sikre, at der kompenseres for forbindelsens blokerende virkning ved større saltvandsindbrud. Det er derimod ikke sikkert, at dette opnås, hvis afgravningerne flyttes til Storebælt. Der kan vi altså ikke sikre kompensation i forbindelse med større saltvandsindbrud. Samtidig vil en flytning af gravearbejderne til Storebælt, som hr. Løvig Simonsen efterlyste, indebære, at der ikke opnås en nulløsning for alle vandområder, f.eks. den sydlige del af Øresund.

Må jeg så for en ordens skyld sige til hr. Tommy Dinesen, som har henvist til en spand med vand og lidt kalk, han har stående på sin pult, at det ikke er helt rimeligt at prøve at vise Folkeetinget, at vise offentligheden virkningen af gravearbejderne i Øresund ved at blande noget tilfældigt kalk i en tilfældig spand vand, især når der ikke angives noget om koncentrationen og kalkarten, som vi har fået forevist. Faktisk ligner det demagogi en smule.

Jeg skal i den forbindelse understrege, at det fremgår af anlægslovens bemærkninger, at der skal foretages prøveafgravninger i kalken, så afgravningerne kan foregå så hensigtsmæssigt som overhovedet muligt.

Så til hr. Gade om de mystiske manglende løfter i forhold til vore nabolande og Østersølandene. Lad os nu tage Finland, som reagerede i går med et større notat, hvoraf fremgår, at meget af det, de efterlyser, er opfyldt, og meget af det, de ønsker opfyldt, er det forudsagt i be-



**[Miljøministeren]**

mærkningerne vil blive opfyldt. Så har vi efterlevet den nordiske miljøbeskyttelseskonvention af 1974, hvor man i art. 5 siger, at vi så snart som muligt skal sende et eksemplar af sagens akter til overvågningsmyndigheden i den anden stat samt give denne myndighed mulighed for at udtale sig. Det er præcis, hvad vi har gjort i forhold til Finland.

Hr. Gade foregiver, at vi ikke har fulgt VVM-direktivets art. 7, men der står blot, at vi skal fremsende til den medlemsstat de oplysninger, der er indhentet i henhold til art. 5, og efter den skal vi levere en beskrivelse af projektet med oplysning om placering, art og dimensioner . . . (*Uro i salen*). Det er åbenbart ikke en sag, der interesserer Folketinget ret meget, og det er heller ikke en sag, der interesserer befolkningen ret meget, men det kan være, at det interesserer hr. Gade, så hvis han kan få lov at høre det . . .

**Formanden:**

Jeg synes lige, jeg vil henlede opmærksomheden på, at debatten ikke er afsluttet endnu.

**Miljøministeren (Per Stig Møller):**

Tak, hr. formand!

Hr. Gade pegede på, at vi ikke havde fulgt VVM-direktivet. Jeg gør stilfærdigt – men altså for stilfærdigt til, at det er muligt at høre det 2 m fra talerstolen – opmærksom på, at ifølge art. 7 skal vi sørge for, at andre stater bliver orienteret, og det skal vi gøre med de oplysninger efter art. 5, som man efterlyser.

I art. 5, stk. 2, står det afgørende: Vi skal levere en beskrivelse af projektet med oplysning om placering, art og dimensioner. Det har vi gjort. En beskrivelse af påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe og om muligt neutralisere betydelige skadelige virkninger. Det står i bemærkningerne: De data, der er nødvendige for at konstatere og vurdere de væsentlige virkninger, projektet vil kunne få for miljøet. Det står i »Miljø Øresund 91«. Og et ikketeknisk resumé af de i det første til tredje led omhandlede oplysninger. Det er »Miljø Øresund 91«, som er et resumé af de 1.500 sider.

Og så har vi skrevet til disse lande, hvad hr. Gade åbenbart har glemt, den 15. marts, at rapporten er der, at Øresundsforbindelsen kan påvirke de hydrografiske konditioner, at vi vil søge at ændre på forholdene, at Danmark og Sve-

rige vil træffe en beslutning, så man skal ikke ligge og sove på sit grønne øre, og at vi vil drøfte det videre, og at vi vil levere alle yderligere informationer, hvis man har ønsker om det.

Og så siger vi »Do not hesitate . . .«. Undskyld: »Tøv ikke med at kontakte os«. Det var der ingen der gjorde, så derfor skrev vi igen den 23. maj, at nu havde vi altså indgået denne rege- ringsaftale, således at de ikke skulle sove, og at vi ville drøfte tingene videre omkring afgrav- ningsforholdene og virkningen i Østersøen, og at vi ville lave et internationalt ekspertpanel, som skulle tage stilling til sagerne . . .

**Formanden:**

Det er en stor glæde at se så mange af Tingets medlemmer samlet her midt i august måned, men jeg ville være glad, hvis man ikke kunne høre dem alle sammen på én gang.

Må vi ikke bede om en lille smule ro, indtil vi har debatten afsluttet her. Der er for megen støj både i sidelokalet og i salen. Jeg sætter pris på selv at kunne følge debatten, men det kan jeg næsten ikke nu.

**Miljøministeren (Per Stig Møller):**

Tak, hr. formand!

Hvis SF tillader det, så varer det såmænd ikke så længe, før vi er færdige.

Så siger hr. Gade, at vi har brudt løfterne. Der er ikke brudt noget løfte i forhold til et naboland, som har fået brev fra os, og de har alle sammen fået breve fra os gennem Helsinkikonventionen, således som det er aftalt.

Det beklagelige er, hvad hr. Gade udmærket ved, at han i et brev fra mig har fået at vide, at jeg også ville sende lovforslaget. Det er jeg nu ikke ked af at jeg ikke sendte, for der er de to linieføringer, og jeg syntes, det var meget vigtigt, at landene kan reagere på begge linieføringer. Sæt vi nu her mellem første- og andenbehandlingen og mellem anden- og tredjebehandlingen havde ændret præcis det, vi alene havde bedt om bemærkninger til. Så kunne man blive vred i de andre Østersølande, for så havde de svaret på noget, der ikke blev gennemført, og vi havde så gennemført noget, vi ikke havde spurgt til.

Svenskerne har i øvrigt slet ikke sendt noget som helst.

Derfor synes jeg, at det er det endelige lovforslag og »Miljø Øresund 91«, som beskriver

**[Miljøministeren]**

alt det, vi agter at gøre, og hvad vi yderligere vil gøre for at nedbringe risiciene.

Jeg har været til mange møder: Med den finske miljøminister, med de baltiske miljøministre, med den tyske miljøminister. Nu har hr. Gade så et rygte fra de tyske ministerkontorer om, at der er noget på vej. Det er også fint, det vil vi meget gerne have, men i ingen af de samtaler, jeg har haft, har nogen af dem altså ment, problemet var så stort, at de har fundet anledning til at tage det op.

Jeg har f.eks. i en samtale med den tyske miljøminister taget problemet med skrot i en grusgrav i Randers op. Det betragter jeg som væsentligt. Men hr. Klaus Töpfer har ikke taget Øresundsproblemet op og sagt: Hvad er det, I går og laver? Så jeg tror nok, at de har haft rige muligheder, skriftligt og mundtligt, og de har ikke fundet, at det var sådan et problem, som SF har fundet.

Det er heller ikke rigtigt – dér vil jeg godt henvende mig til fru Lone Dybkjær – at vi blæser til politikerleden her. Det er egentlig ikke nogen synd, hvis et flertal står fast, hvis nu flertallet mener, at de er kommet frem til noget rigtigt, som oven i købet fortsat kan blive forbedret.

Men det er jo ikke engang sandheden. Flertallet har faktisk bevæget sig ved at sætte endnu flere penge af til miljøforbedringer på Amager, hvis det bliver nødvendigt, til en anden linieføring af hensyn til lokaliteter, ved at jeg sørger for, at der kommer de høringer, som skal ligge mellem det tidspunkt, hvor vi har de fortsatte afgravninger vurderet, og inden Folketinget får det til orientering og dermed til mulig drøftelse. Det er da at bevæge sig og sørge for at lytte til de kritikpunkter, hvor man synes, vi ikke har gjort nok ved det.

Det er heller ikke rigtigt, som forskellige foreninger siger, at de ikke har haft mulighed for dialog. Jeg har f.eks. set, at Dansk Ornitologisk Forening meddeler, at de ikke har kunnet trænge igennem til Miljøministeriet. Jeg er i besiddelse af et referat fra et møde, hvor jeg personlig var til stede og havde en lang drøftelse med DOF i DOF's eget hus.

Så der er for øjeblikket, fru Lone Dybkjær, en masse rygter i omløb i offentligheden for at skræmme os fra en beslutning. Jeg ser ikke, at det er noget stort problem for demokratiet, at det kan træffe en beslutning. Jeg tror faktisk, at

det er et større problem, hvis demokratiet ikke kan.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg ved ikke, hvem der har ansvaret for, at Finland ikke fik de oplysninger, de rykkede for den 9. maj. Det fik jeg ikke at vide nu, men det kan være, at vi finder ud af det.

Må jeg så sige til miljøministerens svar til mig om, at Finland kunne da bare have rejst det på miljøministermøder, at det kan da godt være. De har faktisk reageret ganske omfattende og henviser til, at den måde, som Danmark – jo altså også Sverige – opfører sig på, er i modstrid med det, Danmark siger, når vi optræder ude i den store verden og prøver at have en høj miljøprofil. Det er en ganske skarp henvendelse, miljøministeren har fået fra den finske regering.

Så synes jeg, det er interessant, at når miljøministeren svarer mig på, hvorfor han ikke har sendt lovforslaget til landene – det har regeringen ikke, lovforslaget er jo ikke sendt ud, så de kender slet ikke vores diskussion om nulløsning, eller rettere, at Danmark ikke vil sige, om det skal være en nulløsning eller ikke skal være en nulløsning – så er den argumentation, ministeren bruger over for mig, at man ikke ved, hvordan dette projekt kommer til at se ud i virkeligheden, man kender ikke detaljerne, og når man ikke kender detaljerne, så skal man selvfølgelig ikke sende det ud. Det er ministerens argument i forhold til mig vedrørende Finland.

Lad os kigge på VVM-direktivet, som er det andet sted, hvor man får problemer. Hvad siger ministeren om VVM-direktivet? Åh, dér har vi ingen problemer, for forslaget er i alle detaljer fastlagt. Nu er det, at man må have to hoveder, og vi har også to ministre, og de optræder måske som Knold og Tot, men alligevel, ministeren argumenterer samtidig i øst og vest. Det kan ikke være rigtigt, at det er et detaljeret forslag, og at det er usikkert, hvad det her ender med.

Må jeg sige til sidst . . .

**Formanden:**

Til allersidst.

**Gade (SF):**

. . . til allersidst om Tyskland, at det, der er problemet, er, at Tyskland ikke mener, at de

**[Gade]**

har fået de data, der er nødvendige for at konstatere og vurdere de væsentlige virkninger, projektet vil kunne få for miljøet – citat fra art. 5. Ellers havde de ikke over for os tilkendegivet, at de ville have yderligere oplysninger, og ifølge direktivet er det regeringens forpligtelse selv af egen drift at fremsende det. Det er problemet.

**Formanden:**

Jeg skal for god ordens skyld sige – det er blevet sagt tidligere i dag, har jeg hørt – at en kort bemærkning er indtil 2 minutter. Fru Lone Dybkjær har ordet for en sådan kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg vil gerne sige to ting til miljøministeren. Der er ikke noget ondt i, at flertallet står fast, og jeg har ikke baseret min kritik på DOF eller andre foreninger. Jeg har udelukkende sagt, at det, der er problemet for os, er, at mindretallet ikke har fået lov til at få sine forslag med. Jeg anerkender gerne, at flertallet på sine præmisser har ændret beslutningen. Det afgørende for mig – og det er det, der for mig er det udemokratiske – er, at mindretallet ikke for alvor har fået lov til at komme ind med sine synspunkter.

Det andet er, at miljøministeren ved forskellige lejligheder i de her sammenhænge har snakket om, at det er en gammel drøm, der går i opfyldelse. Jeg er nødt til at sige til miljøministeren, at gamle drømme duer ikke mere, det er nødvendigt med nye drømme. Det er det, der ligger i hele miljøtankegangen. Hvis ikke vi som ministre, som mennesker, som deltagere i samfundsudviklingen får nye drømme, så klarer vi ikke verdens problemer på miljøområdet. Hvis verden skal overleve, så er nye drømme og nye visioner fuldstændig afgørende.

Det er naturligvis ikke drømme om gode gamle dage. De gode gamle dage duer ikke mere. Det er heller ikke drømme om stagnation. Det er ikke det, der er meningen. Det, der er meningen, er, at vi skal prøve på at drømme nogle nye drømme, forstået på den måde, at vi skal finde nogle nye måder at leve sammen på, nogle nye måder at kommunikere på, nogle nye måder at håndtere udviklingen på, som ikke ødelægger vor fælles fremtid eller gør den til en parodi på menneskelig udvikling.

Jeg tror, det er helt afgørende, at bl.a. en miljøminister går i spidsen for sådanne nye drømme og prøver på at komme med nogle visioner. Det synes jeg bestemt ikke man gør på det her felt. Det her er bare en fastlåsning af en hidtidig vækstfilosofi, hvor man nu ikke blot tager hensyn til økonomien, men også tager hensyn til miljøet. Der er ikke tale om, at man virkelig får fat på en helt ny udvikling.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg kan forstå, at miljøministeren synes, at det måske ikke er rigtigt, eller har nogle sure bemærkninger, fordi der er noget Saltholmskalk på min plads.

Jeg syntes, det var en god måde at vise, hvad der kan ske ude i Øresund, når man begynder at rode op derude, da ornitologerne var i Trafikudvalget. Derfor tog jeg selvfølgelig det lille glas med herved, og jeg har ikke engang rystet det i middagspausen. Der er stadig væk meget kalk.

Jeg synes også, det var en god tradition, hr. J. K. Hansen indførte, da han tog en støjmåler med ved andenbehandlingen, så det her kan jo udvikle sig til ret meget.

**Miljøministeren (Per Stig Møller):**

Jeg må så forklare sagen igen for hr. Gade, for der må have været for meget larm, da jeg sidst prøvede. Nu vil jeg starte med det, inden larmen begynder igen.

Vi har forhåbentlig om et øjeblik vedtaget dette ved en særlig lov, og det er en af EF-reglerne. Vi kunne også have valgt en almindelig høringsprocedure, og så var det ikke en særlig lov. Men uanset at vi altså foretager gennemførelsen ved en særlig lov, har vi valgt at foretage miljøundersøgelserne, som er samlet i »Miljø Øresund 91«, som under en normal VVM-procedure. Vi har altså sørget for både og. Det betyder ikke, at man ikke kan vælge side, men vi behøver slet ikke at vælge side. For nu at gøre det så miljøordentligt som muligt har vi gjort begge dele, hvad vi altså ikke havde behøvet.

Hvad angår Finland, vil jeg gerne citere fra det brev, vi først fik i går – det er lidt sent, finnerne afleverer det, i betragtning af at de fik brev fra mig i marts – og hvor de skriver:

»Danmark har afleveret en meget omfattende udredning i henhold til rekommandation,

**[Miljøministeren]**

altså vedtagelsen om broprojektet i Øresund, »Miljø Øresund 91«,« altså en meget omfattende udredning.

Videre står der: »Sverige har derimod ikke leveret en modsvarende udredning.«

Derfor tror jeg nok, vi står os meget pænt dér, og jeg har heller ikke mødt nogen kritik af det.

Endvidere vil jeg gerne lige sige til fru Lone Dybkjær, at jeg er enig i, at gamle drømme ikke behøver gøre det, men det kan da godt være, at gamle drømme stadig væk kan have noget i sig, så længe de ikke er opfyldt. Men lad det nu være; det er jo en diskussion, som ikke er relevant her. Jeg er enig i, at der skal nye drømme, nye måder til, og det, det har været vigtigt for mig at sige, er, at vi her endelig får realiseret den forbindelse, som vi har drømt om i mange år. Men det er vi jo egentlig slet ikke uenige om – det er forbindelsesmåden, vi er uenige om.

For at der nu skal være lidt højere til loftet imellem bropillerne herinde, vil jeg slutte med et digt af Henrik Nordbrandt, der hedder »Ode til brobyggerne«, og jeg skal nøjes med indledningen og afslutningen:

»Det er de, som vil over på den anden side der bliver brobyggere.

Forelskelser burde begynde på en bro og slutte på en bro.  
så kunne man bagefter tænke på alt vandet det klare, det mudrede og det solnedgangen farvede grædepile over sort vand, hjuldampere og slidt jazz . . .

Brobyggerne ved dette!  
De andre er blot til for at varetage deres mærkelige, små professioner.

Måtte de finde tid til nu og da at gå over en bro!«

Det håber jeg fru Lone Dybkjær får tid til omkring år 2000.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg læste henvendelsen fra den finske regering igennem i går, og det er da interessant, at det eneste, miljøministeren hæfter sig ved, er et sted, hvor man kan læse, at Sverige har været

dårligere end Danmark. Jo, det er lidt, man har at trøste sig med, når man er miljøminister, i denne sag.

Jeg forstår, at ministeren mener, vi er helt trygge på VVM-området, og det vil altså også sige i forhold til den sag, jeg har rejst; sådan må jeg forstå ministeren.

Når vi ikke har så megen tillid til miljøministeren i denne sag, er det, fordi miljøministeren har fabrikeret to fuldstændig forskellige forklaringer på, om vi var omfattet af eller vi var undtaget fra VVM – forklaringer, der er ca. 100 pct. forskellige. Først var vi omfattet, og så havde man et argument for, hvordan man gjorde det rigtigt, hvis vi var omfattet. Derefter fandt man ud af, at vi for resten var undtaget, og så lavede man en formulering, der sikrede, at vi var 100 pct. sikre på, at vi var undtaget, og i øvrigt lavede man minimale ændringer i forslaget. Jo, trygheden i forhold til miljøministeren i denne sag kan ligge på et ganske lille sted. Jeg forstod heller ikke helt, hvorfor miljøministeren, den dag trafikministeren var til tandlæge, mente, at sagen skulle sendes til trafikministeren. Ret bet set er det jo miljøministeren, der tager stilling til, om vi opfylder EF's regler.

Jeg fik ikke et svar fra trafikministeren for et stykke tid siden om den lille bagdør, vi talte om for lang tid siden. Skal der optages forhandlinger med svenskerne om licitationen med henblik på at åbne den for andre muligheder? Det kan besvares med et ja eller nej. Jeg er ikke med i flertallet her, idet jeg stemmer imod forslaget, men jeg synes, det må være interessant for flertallet at vide, om man skal eller ikke skal foretage den forhandling.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

I anledning af miljøministerens oplæsning af oden til brobyggerne og alt det smukke, mennesker kunne opleve på broer, vil jeg sige, at et af problemerne ved denne bro er, at mennesker ikke må være der.

**Trafikministeren (Ikast):**

Til hr. Gade er svaret nej.

**Fiskeriministerens (Kent Kirk):**

Jeg vil gerne sige til fru Eva Fatum, at jeg er fuldstændig enig med hende i, at torskbestand-

**[Fiskeriministeren]**

den er faldet dramatisk igennem de seneste år i Østersøen, og at spørgsmålet om torskebestandens størrelse er vigtig for de fiskerisamfund, som er afhængige af torskefiskeriet. Men det, der er den væsentligste årsag til, at torskebestanden er faldet, er jo, at vandudskiftningen fra Nordsøen og Kattegat til Østersøen igennem de seneste år har været meget dårlig, og dermed har udklækningen af torskeæggene heller ikke været så optimal, som den vil være, når saltindholdet i Østersøen er god. Derfor har vi den situation, at udklækningen af torsk i Gotland- og i Rigadybet er dårlig i øjeblikket.

Men jeg tror, fru Eva Fatum er enig med mig i, at den nuværende situation intet har at gøre med det, vi diskuterer i øjeblikket, Øresundsforbindelsen. De undersøgelser, man har foretaget, viser, at Øresundsforbindelsen maksimalt kan have en marginal effekt på saltindholdet i Østersøen, og at forligspartierne er indstillet på, at vi skal fortsætte undersøgelserne med henblik på, at vi ikke skal have en yderligere forværring af situationen i Østersøen.

Jeg kan yderligere oplyse over for fru Eva Fatum, at jeg for at fremskaffe viden om, hvordan vi kan afhjælpe den nuværende situation, har besluttet at sætte et pilotprojekt i gang med henblik på at finde ud af, om vi kan lave et større projekt, hvor vi kan udklække torskeyngel, der kan være med til at forbedre den bestandsudvikling, vi har i Østersøen i øjeblikket. Vi er altså meget opmærksomme på de problemer, der er i forbindelse med torskebestandsudviklingen i Østersøen.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Så blev den bagdør, vi diskuterede før, jo klappet i ved trafikministerens svar. Først blev den meget åben for et par timer siden, så blev den klappet i. All right, det er flertallets problem.

Jeg konstaterer med den store usikkerhed, der altså findes med hensyn til bagdøre eller ej, at det, der sker nu, er, at man fravælger – og det står klart – den maksimalt miljørigtige løsning, nemlig boret tunnel og jernbanetunnel med biltoget. Det er, hvad der sker i dag med sikkerhed. Man siger ja med sikkerhed til motorvej over Øresund.

Her vil jeg gerne svare på det, hr. Svend Auken sluttede med i begyndelsen af debatten. Hr.

Svend Auken koncentrerede sig om, at uenigheden mellem Socialdemokratiet og SF var konkret med hensyn til dette projekt, og det er så sandt, som det er sagt. Men det betyder ikke, at vi er uenige med Socialdemokratiet, når vi skal sætte gang i beskæftigelsen og varetage almindelige menneskers interesser – dér skal vi stå sammen.

Men jeg vil gerne sige til Socialdemokratiet, at denne uenighed er vigtig af to principielle grunde. Den fører nemlig videre i, hvordan vi skal løse vores miljøproblemer og kæde dem sammen med beskæftigelsen og lave en helt anden type vækst i vort samfund, og set i denne sammenhæng er denne beslutning en illustration af, at Socialdemokratiet har meget at lære endnu. Det samme gælder med hensyn til demokrati.

Jeg vil gerne til sidst fastslå, at det også efter denne dag vil være en vigtig politisk opgave for SF at få denne aftale genforhandlet, sådan at den løsning, som et flertal i dag desværre fravælger, igen får en chance.

For øvrigt kunne man måske sige lidt frækt og måske også lidt sjovt: Til lykke, hr. Svend Auken, med hr. Kaj Ikast som Socialdemokratiets trafikminister.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslagene.

*Afstemning***Ændringsforslag nr. 1**

forkastedes, idet 24 stemte for, 129 imod; 5 stemte hverken for eller imod.

**Ændringsforslag nr. 2**

forkastedes, idet 35 stemte for, 116 imod; 5 stemte hverken for eller imod.

Lovforslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Afstemning***Lovforslaget**

vedtoges med 117 stemmer (S, KF, V og CD) mod 42 (SF, FP, RV, KRF, Eva Fatum (S), Anna-Marie Hansen (S), Lotte Henriksen (S), Lise Hækkerup (S) og Karen Jespersen (S)).

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

**Meddelelser fra formanden:****Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Skulle det blive nødvendigt at indkalde Folketinget til flere møder i dette folketingsår, vil meddelelse om tidspunkt og dagsorden blive tilstillet medlemmerne skriftligt.

Fortsat god sommer!

Mødet hævet kl. 16.14

---