

### *Afstemning*

§§ 1 og 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Grove):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **6) Forespørgsel nr. F 19:**

*Forespørgsel til statsministeren, trafikministeren og miljøministeren:*

Hvad agter regeringen at foretage sig, efter at Sverige har udskudt beslutningen om Øresundsforbindelsen?

Af Ole Donner (FP) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 20/1 94. Fremme af forespørgslen vedtaget 27/1 94).

**Anden næstformand (Grove):**

Jeg beder om ro i salen.

### *Begrundelse*

**Ole Donner (FP):**

Jeg skal kort begrunde, hvorfor Fremskridtspartiet har fundet anledning til at rejse denne forespørgselsdebat. Det er ikke så længe siden, vi her i Tinget havde den sidste debat om Øresundsprojektet; det var den 14. december sidste år, hvor et flertal i Folketinget vedtog en dagsorden, der tog trafikministerens redegørelse til efterretning. Under debatten sagde trafikministeren, at der er det fornødne grundlag for at tage stilling til kyst til kyst-anlæggets udformning, og at det er realistisk, at anlæggene kan finansieres gennem brugerbetaling, samt at udestående miljøspørgsmål kan påregnes løst inden udgangen af 1993.

Siden er der sket det, at den svenske regering har besluttet at udskyde beslutningen om igangsætningen af projektet, indtil Vattendomsstolen endnu en gang har bedømt hele Øresundsprojektet.

Vi ved derfor, at der ikke er svar på miljøspørgsmålene, og vi ved også, at der ikke er nogen som helst sikkerhed, hvad angår økonomien i projektet. Hvilket resultat den svenske Vattendomsstol måtte komme til i sin afgørelse, ved vi ikke noget om: Skal projektet ændres væsentligt, og hvad betyder det for økonomien i projektet?

Endelig kan man åbenbart heller ikke være tryk ved den kommunikation, der er – eller snarere skulle være – mellem det danske Trafikministerium og andre lande. Sagen med den tyske verbalnote viser, at ændringerne i projektet sker i et tempo, hvor andre lande ikke kan følge med.

Hvis den svenske Vattendomsstol bestemmer, at der skal ændres i projektet, vil det derfor være naturligt, at andre lande omkring Østersøen får lejlighed til at udtale sig først, da projektet omfatter internationalt farvand. Det kan betyde yderligere forsinkelser og dermed en fordyrelse af projektet.

Der er altså fremkommet en hel del nyt om Øresundsprojektet siden december, og det er på den baggrund, Fremskridtspartiet har rejst denne forespørgselsdebat.

### *Besvarelse*

**Statsministeren (Nyrup Rasmussen):**

Jeg lyttede med stor interesse til hr. Ole Donners begrundelse for forespørgslen, men jeg er desværre kommet i den situation, at jeg ikke blev meget klogere af det. Jeg betragter mig selv som et venligt menneske – måske indimellem for venlig – og jeg ønsker da også at være positiv over for de ønsker, som de forskellige medlemmer af Folketinget måtte have med hensyn til oplysninger, informationer osv.

Samtidig anerkender jeg fuldt ud folketingsmedlemmernes ret til at stille forespørgsler, men når det er sagt, må jeg sige til hr. Ole Donner, at jeg undrer mig over dagens forespørgsel. Så sent som den 27. januar var trafikministeren og jeg i samråd i Trafikudvalget, hvor vi redegjorde for nøjagtig det, der spørges om i dag, og ugen før orienterede den fungerende trafikminister udvalget om samme sag, så jeg er forundret – det er jeg nødt til at sige – men som sagt også indstillet på at imødekomme spørgerne.

Jeg må dog sige, at når man stiller det samme spørgsmål til de samme mennesker med så

**[Statsministeren]**

kort mellemrum, må der blive tale om samme svar, når der ikke er fremkommet nye momenter i sagen. For nogle medlemmer vil der derfor være tale om en gentagelse af oplysninger, de har fået flere gange, og som i øvrigt har været bredt omtalt i den danske presse.

Jeg vil holde mig til det generelle, mens trafikministeren og miljøministeren vil besvare den mere specifikke del af forespørgslen.

Efter mit møde den 30. december 1993 med den svenske statsminister var det min opfattelse, at den svenske regering den 3. januar i år ville kunne træffe en positiv beslutning om den såkaldte tilladelighed af projektet. Det gjorde den svenske regering som bekendt ikke; den 13. januar i år traf den svenske regering en beslutning, hvorefter Øresundskonsortiet skal fremsende supplerende materiale til den svenske regering. Materialet skal vise, at konsortiets projekt efter tilpasninger opfylder Vattendomstolens forudsætninger, sådan som det er anført i domstolens udtalelse af 15. november 1993. Vattendomstolen skal vurdere materialet og komme med en supplerende udtalelse til den svenske regering.

Denne beslutning fik mig til at bede om et møde med min svenske kollega for at få klarlagt det reelle indhold af den svenske regeringsbeslutning, navnlig med hensyn til tidsmæssige konsekvenser. Den 19. januar 1994 havde jeg i Malmø et møde med den svenske statsminister om sagen. Den svenske statsminister oplyste, at det er Vattendomstolen, der afgør, hvor megen tid den har brug for, og at det først sker, når den har set materialet. Det var Vattendomstolens foreløbige skøn, at det kunne gøres på ca. 2 måneder.

Øresundskonsortiet er blevet bedt om at aflevere det supplerende materiale den 14. februar 1994, så Vattendomstolens udtalelse kan ventes at foreligge i slutningen af april eller i begyndelsen af maj. Det betyder, at den svenske regering derefter vil kunne træffe beslutning i første halvdel af maj måned. Jeg går ud fra, at Øresundskonsortiets materiale vil opfylde Vattendomstolens forudsætninger, således at der bliver tale om en positiv udtalelse fra Vattendomstolen, og det vil betyde, at den svenske regering vil beslutte, at forbindelsen er tilladelig.

Efter mødet med den svenske statsminister orienterede jeg partierne bag forliget om Øre-

sundsforbindelsen om mødet, og den 20. januar 1994 var der møde i den politiske følgegruppe, ligesom Folketingets Trafikudvalg blev orienteret samme aften.

Senest har trafikministeren og jeg som sagt været i samråd i Trafikudvalget den 27. januar 1994. Ved den lejlighed redegjorde trafikministeren for konsekvenserne for de danske landanlæg og besvarede dermed reelt den stillede forespørgsel.

Så meget om det generelle. Jeg overlader herefter gerne talerstolen til efterfølgende kolleger.

**Trafikministeren (Trøjborg):**

Fremskridtspartiet har i sin forespørgsel rejst spørgsmålet om, hvorvidt regeringen vil indstille ekspropriationerne og stoppe opførelsen af landanlæggene som følge af, at den svenske regering har udskudt beslutningen om Øresundsforbindelsen.

Disse oplysninger er som nævnt af statsministeren givet den 20. januar 1994 til Trafikudvalget og igen ved et samråd i Trafikudvalget den 27. januar 1994. Endvidere har Trafikudvalget den 21. januar 1994 fået oversendt notat om status for de danske landanlæg på baggrund af statsministermødet den 19. januar 1994.

Som følge af den svenske beslutning har regeringen besluttet, at arbejderne med de trafik-anlæg, som alene er nødvendige for kyst til kyst-forbindelsen, udskydes, indtil der er truffet beslutning om den endelige udformning af kyst til kyst-forbindelsen.

De anlæg, der udskydes, er godsforbindelsen fra Kalvebodløbet til Vigerslev samt motorvej og jernbaneanlæg mellem Københavns Lufthavn og starten af kyst til kyst-forbindelsen. Anlægget af personjernbanen mellem Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn samt motorvejen til Københavns Lufthavn, der har en selvstændig og vigtig betydning for udbygningen af den danske infrastruktur, videreføres som planlagt.

Det betyder, at ekspropriationer, der vedrører de dele af landanlægget, der alene har tilknytning til kyst til kyst-forbindelsen, sættes i bero, medmindre ejerne ønsker, at ejendommene overtages. Helt præcis betyder det, at de ekspropriationer, der skulle have fundet sted den 1. og 2. februar 1994, er udskudt, mens de

[Trafikministeren]

resterende ekspropriationer til personjernbanen og motorvejen gennemføres som planlagt. Dette blev i øvrigt også oplyst af den fungerende trafikminister i Folketingets spørgetid den 19. januar 1994.

Jeg kan oplyse, at regeringen har sikret sig, at der i Øresundskonsortiet arbejdes konstruktivt med at udarbejde det ønskede materiale og vise, at projekterne opfylder Vattendomstolens forudsætninger.

Der er intet nyt i disse oplysninger, men jeg vil gerne benytte lejligheden til at oplyse, at jeg i dag har fået en orientering om dels arbejdet med udformning af kyst til kyst-anlægget til brug for konsortiets komplementerende materiale til Vattendomstolen, dels de konsekvenser, dette arbejde måtte have for de danske landanlæg.

Øresundskonsortiet har bl.a. oplyst, at det vil være muligt at opfylde Vattendomstolens forudsætninger om en miljøoptimering af anlægget, således at anlæggets blokering nedbringes til ½ pct., ligesom forudsætningen om, at der kun skal afgraves omkring 5 mio. m<sup>3</sup> på den danske side af Øresund for at opnå den matematiske nulløsning, kan opfyldes.

I forhold til det i redegørelsen til Folketinget af 6. december 1993 omtalte projekt for kyst til kyst-forbindelsen vil miljøoptimeringen ske ved yderligere afkortning af halvøen i Kastrup, en længere tunnel samt en lidt ændret udformning af den kunstige ø, idet den for at øge vandgennemstrømningsmuligheden etableres som 2 øer med en bro imellem.

Med den længere tunnel bliver det kunstige økompleks rykket lidt mere i læ under Saltholm, således som Vattendomstolen også har foreslået.

En forudsætning for denne udformning af kyst til kyst-forbindelsen er en lidt ændret udformning af det danske landanlæg ved Københavns Lufthavn. Ændringen består bl.a. i, at man undgår air side-tunnelen og i stedet for at føre personjernbanen fra lufthavnstationen under hangaren nu lægger jernbanen i en bue uden om lufthavnen. Ændringerne kan gennemføres, uden at der skal eksproprieres flere ejendomme nord for lufthavnen.

Jeg skal kort omtale de økonomiske konsekvenser af disse ændringer i forhold til redegørelsen af 6. december 1993:

Ændringerne indebærer, at udgifter til air side-tunnelen falder bort. Som følge af opfyldelsen af kravene til den matematiske nulløsning får Øresundskonsortiet dog også ekstra udgifter. Konsortiet har oplyst, at udgifterne kan holdes inden for de ca. 800 mio. kr., der er angivet i redegørelsen af 6. december.

Øresundskonsortiet arbejder naturligvis videre på at finjustere projektet op til aflevering af materialet til Vattendomstolen den 14. februar 1994, men jeg synes, at jeg har villet benytte denne lejlighed til at orientere Folketinget om den nyeste viden om projektet og dermed måske også undgå yderligere samråd i den forbindelse.

**Miljøministeren Svend Auken:**

Som jeg understregede under redegørelsesdebatten i december, skal der tages vidtgående hensyn til miljøet i forbindelse med den detaljerede udformning af Øresundsforbindelsen og fastlæggelsen af miljømålsætningerne.

Regeringen ønsker det bedst mulige grundlag, og miljøarbejdet omkring Øresundsforbindelsen vil derfor fortsætte.

Det forventes, at de tredimensionale modeller er færdige med udgangen af juli i år; men det forudsætter, at de igangsatte måleprogrammer i Øresund fortsætter, idet de er nødvendige for modelarbejdet.

En pause i arbejdet med det endelige modelgrundlag, som skal være færdigt, inden anlægsarbejdet går i gang, vil begrænse den forsinkelse, som den svenske udskydelse er årsag til.

Det øvrige arbejde med bl.a. baseline-undersøgelserne vil fortsætte. Disse undersøgelser skal anvendes til den mere detaljerede fastlæggelse af et fælles dansk-svensk overvågningsprogram og tilsynsorganisationen.

Det er aftalt med det internationale ekspertpanel, at der i løbet af foråret skal afholdes en workshop, hvor detaljer i rammerne for overvågningsprogrammet skal diskuteres med panelets biologer, så også af hensyn til ekspertpanelets arbejde vil det jo være nødvendigt at fortsætte miljøarbejdet.

Endelig fortsætter også arbejdet med at forberede et fælles miljøprogram for Øresundsregionen.

*Forhandling*

**Ole Donner (FP):**

Lige fra starten har der været stor diskussion

[Ole Donner]

omkring Øresundsprojektet, og diskussionen fortsætter, fordi der åbenbart hele tiden fremkommer nye oplysninger og nye aspekter i sagen.

Som jeg sagde i begrundelsen for denne forespørgsel, er det mindre end to måneder siden, at vi havde den sidste debat, og faktisk er der sket så meget siden, at hele projektet nu efter min mening hænger i en tynd tråd.

Det, der er sket siden, og som med rimelig sikkerhed står fast, er, at den svenske regering har udskudt beslutningen og sikkert ikke vil træffe den, før de tredimensionale målinger foreligger.

Og i hvert fald skal man afvente Vattendomstolens nye bedømmelse af projektet. Der er vel ingen, der tror på, at Vattendomstolen helt vil underkende projektet, men den vil snarere foreslå ændringer i projektet til gavn for en miljøneutral forbindelse.

Så er spørgsmålet, om disse eventuelle ændringer kan finansieres inden for det vedtagne anlægsbudget, eller om ændringerne i projektet påfører det udgifter i et omfang, der sprænger hele grundlaget for Øresundsforbindelsen.

Vi kender naturligvis ikke svaret fra Vattendomstolen endnu, men det kunne da være rart at få trafikministerens svar på, hvilke overvejelser man i Trafikministeriet gør sig i den anledning.

Den svenske regerings beslutning har, som vi ved, allerede fået konsekvenser for det igangværende anlægsprojekt i Danmark, idet en del af anlægsprojektet er stillet i bero.

Med hensyn til spørgsmålet om kommunikationen mellem Trafikministeriet i Danmark og landene omkring Østersøen så er den jo ikke særlig god – om det måske er, fordi Trafikministeriet og Kommunikationsministeriet er adskilt, skal jeg ikke kunne sige.

I forbindelse med Storebæltprojektet opstod der jo en sag ved Den Internationale Domstol i Haag, fordi Finland ikke mente sine ønsker om fri passage gennem Storebælt imødekommet. Det hele endte i et frivilligt forlig; men en del af sagen byggede på, at man var gået forkert af hinanden, og det med at gå forkert af hinanden så vi også et eksempel på i januar, hvor den tyske regering fremsendte en verbalnote. Ganske vist var indholdet forældet i forhold til den faktiske udvikling, men det understreger, at Øresundsprojektet udvikler

sig i et tempo, hvor andre lande tilsyneladende ikke kan følge ordentligt med. Det halter altså en del med kommunikationen.

Kommunikationen til befolkningen er heller ikke den bedste. Den kiksede allerede fra starten, hvor politikerne havde så travlt, at de overhørte befolkningens modstand. Med rette føler mange borgere, at projektet er trukket ned over hovedet på dem, og at projektet er blevet til på baggrund af en udemokratisk beslutningsproces.

Det bedste var måske derfor, om man spurgte befolkningen om dens holdning til projektet. Både i 1992 og i 1993 har der været afholdt vejledende folkeafstemning og det om ganske komplicerede sager, nemlig Den Europæiske Union, så hvorfor ikke om Øresundsprojektet? Så får vi en folkelig debat om hele projektet. Da den svenske regering alligevel har udskudt sin beslutning, kunne vi i Danmark i mellemtiden tage den folkelige debat.

Debatten skulle naturligvis gå på, om projektet i sin nuværende form skal vedtages og igangsættes. Der kunne også fremkomme andre gode forslag til, hvordan en fast forbindelse over Øresund kunne udformes. Man kunne lave nogle beregninger af, hvad det vil koste med en tunnel til både biler og tog, og hvordan økonomien i det ville se ud, og om det ville være klogere at placere projektet et helt andet sted, nemlig på det smalleste sted mellem Helsingør og Helsingborg, og sådan er der mange forskellige ting, der kunne overvejes.

Men i første omgang må det handle om at få det nuværende projekt stoppet og lade befolkningen få indflydelse ved at lade den tage stilling til selve Øresundsprojektet i en vejledende folkeafstemning.

Vi hørte miljøministeren sige, at de tredimensionale målinger først vil foreligge sidst på sommeren, og der er formentlig ingen chancer for, at man kan komme i gang med projektet forinden; derfor går der ikke nogen tid tabt ved at lade folk tage stilling til projektet.

Jeg skal derfor på Fremskridtspartiets vegne fremsætte følgende:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

»Folketinget opfordrer regeringen til at lade afholde en vejledende folkeafstemning i forbindelse med Europa-Parlamentsvalget den 9. juni 1994 med f.eks. følgende afstemningstema, hvortil der stemmes enten »Ja« eller »Nej«:

[Ole Donner]

»Skal den planlagte Øresundsforbindelse gennemføres?«

Herefter går Tinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 32).

**Anden næstformand (Grove):**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Dette forslag indgår i de videre forhandlinger.

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

Jeg skal starte med at takke statsministeren, trafikministeren og miljøministeren for svaret på Fremskridtspartiets forespørgsel om Øresundsforbindelsen.

Jeg vil også takke for de tre ministres venlighed, og jeg synes da også, at de skal fortsætte med at være venlige – og det har jeg også forstået at både stats-, miljø- og trafikministeren vil være over for Folketingets partier og Folketingets medlemmer. Jeg synes selvfølgelig også, at vi kolleger her i Folketinget skal være venlige over for hinanden i sådanne debatter; derfor er jeg holdt op med at kritisere og holdt op med at undre mig over Fremskridtspartiets store iver med at stille forespørgsler om Øresundsforbindelsen. Dette er sagt i al venlighed.

Senest den 14. december fremlagde trafikministeren en meget detaljeret redegørelse omkring Øresundsforbindelsen her i Tinget, og der blev ved en efterfølgende forespørgsel vedtaget en dagsorden, hvorved et stort flertal tilsluttede sig regeringens redegørelse.

Jeg mener bestemt ikke, at der er ret meget nyt at hente i dag, knap 2 måneder senere. Jeg skal dog medgive, at det kan være noget nyt, at den danske og den svenske statsminister siden har haft to møder, et i København den 30. december 1993 og et i Malmø den 19. januar 1994. Begge møder drejede sig, som statsministeren også har oplyst, om Øresundsforbindelsens kyst til kyst-anlæg, og som statsministeren også har oplyst her i dag, er resultatet af disse møder fuldt belyst ved to samråd i Folketingets Trafikudvalg – det var den 20. januar i år og igen den 27. januar – og begge samråd har foruden den mundtlige orientering, som ministeren har givet, givet sig udslag i en række fyldestgørende notater, som så igen er samlet i et bilagssæt. For god ordens skyld skal jeg nævne bilagene: Det er nr. 120, 121 og 123 under Trafikudvalgets alm. del.

Endvidere har vi haft et nyt samråd med trafikministeren. Det havde vi den 3. februar i år, og det vedrører jo denne note, som også er omtalt, den verbalnote, som er kommet fra det tyske embedsmandssystem i det tyske trafikministerium og afleveret af den tyske ambassadør her i Danmark; også omkring dette samråd ligger der detaljerede notater, og for god ordens skyld skal jeg også her nævne bilag: Trafikudvalget, alm. del, bilag 142. Her har vi fået trafikministerens talepapir, og vi har fået et notat om verbalnoter m.v.

Så ærlig talt mener jeg at måtte konstatere, at de spørgsmål, der stilles i Fremskridtspartiets forespørgsel, faktisk, inden denne forespørgsel er kommet frem her, har været fuldt belyst. Vi er i Socialdemokratiet fuldt ud tilfredse med de svar, vi har fået igennem Folketingets Trafikudvalg, og disse svar i notaterne er naturligvis også tilgængelige for offentligheden og for alle medlemmer af dette høje Ting.

Jeg har også forstået på trafikministerens redegørelse i dag, at samtidig med, at Øresundskonsortiet nu afleverer det nye materiale til Vattendomstolen, vil dette materiale tilgå Folketinget, og så kan man vel næsten ikke forlange mere. Vi vil i hvert fald ikke forlange mere.

Men nu har hr. Ole Donner jo fremsat et forslag om motiveret dagsorden, og for at den ikke skal stå alene, skal jeg på vegne af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre, Centrum-Demokraterne, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti fremsætte følgende:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

»Idet Folketinget bekræfter vedtagelsen af dagsordensforslag nr. D 20 om Øresundsforbindelsen af 14. december 1993 og tager de af statsministeren, trafikministeren og miljøministeren afgivne supplerende oplysninger om Øresundsforbindelsen til efterretning, går Tinget over til næste sag på dagsordenen.«  
(Dagsordensforslag nr. D 33).

**Anden næstformand (Grove):**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Også dette dagsordensforslag indgår nu i forhandlingerne.

**Ikast (KF):**

For Det Konservative Folkeparti vil jeg ger-

[[kast]

ne sige: Vi kunne sagtens have undværet denne forespørgsel i dag, for der er intet nyt kommet fra Fremskridtspartiet.

Jeg vil til gengæld være positiv og takke statsministeren, trafikministeren og miljøministeren for de redegørelser, vi har fået i dag, men også alle de redegørelser har vi fået i Trafikudvalget. De partier, der står bag forliget om Øresundsforbindelsen, har hele tiden været orienteret om alt, hvad der er sket, og det takker jeg for. Jeg synes, dette samarbejde har kørt perfekt, og jeg kan ikke se, at der er nogen som helst grund til denne forespørgsel. Derfor vil jeg blot sige tak også til trafikministeren for redegørelsen for de nyeste tal.

### Svend Heiselberg (V):

Jeg vil henvise til, hvad regeringen, som er vores aftalepartner vedrørende den faste forbindelse over Øresund, inklusive landanlægget, har givet udtryk for her i dag.

Da der ikke foreligger noget nyt, vil vi afvente Vattendomstolens fornyede udtalelse. Jeg vil tro, at de tiltag, der er gjort for at forbedre vandgennemstrømningen, vil være fuldt ud tilstrækkelige; i det mindste har det været målsætningen med de ændringer, der er sket.

Det glæder os selvfølgelig, at der er så stor opmærksomhed omkring miljøet, bl.a. fra Centerpartiet i Sverige. Jeg kunne ønske mig, at den svenske miljøminister ville være lige så optaget af at rense det spildevand, som eksempelvis Sverige leder ud i Østersøen; men det vil der måske ikke være så meget politisk opmærksomhed om.

Som sagt er Venstre indtil videre tilfreds med den måde, statsministeren, miljøministeren og trafikministeren har kørt de knudrede forhandlinger på.

### Gade (SF):

Ja, når man har hørt Venstres og De Konserveratives ordførere her, så kommer den gode gamle sang til én, den dér med: »Tak er kun et fattigt ord«. Det er jo ikke hver dag man hører Venstre og De Konserverative på den måde takke regeringen, og det kunne jo godt være, at det er, fordi det ikke er en særlig god sag. Det er sådan den måde, jeg reagerer på, at når V og K takker regeringen, så er det nok ikke nogen særlig god sag, regeringen er ude i.

Der er blevet sagt, at der ikke er noget nyt og derfor ingen grund er til at debattere sagen i Folketinget i dag. Tja, siden den debat, vi havde i december, er der da faktisk sket en hel del: Projektet er udskudt på svensk foranledning, man snakker nu om en matematisk nulløsning, man fortsætter landanlæggene alligevel – undtagen nogle få dele af dem – der er en stor diskussion om Kalvebod, der er kommet en verbalnote med stærk kritik af hele projektet fra Tyskland, og der er kommet en sønderlemmende kritik af Trafikministeriets holdning til spørgsmålet om åbenhed fra Ombudsmanden.

Det var da en ordentlig mundfuld, og derfor er det helt underligt at høre, at der nærmest ikke er sket noget nyt, siden vi sidst diskuterede dette.

At vi har talt om det i udvalg og i offentligheden, er sandt, men det skulle ikke hindre os i at tage en runde i Folketinget i dag.

Jeg vil starte med at hæfte mig ved den henvendelse, vi har fået fra den tyske regering, og jeg vil først og fremmest gøre klart, at den henvendelse – som er blevet bagatelliseret lidt i pressen og nærmest fremstillet, som om det var en ligegyldig kontorist nede i Bonn, der havde lavet det for egen regning – jo er forbundsregeringens stillingtagen til det materiale, der blev sendt ud til danskerne, og den stillingtagen er bl.a. formuleret sådan:

»Intetsteds findes en forklaring på, hvorfor den tunnelforbindelse, der i begyndelsen blev diskuteret mellem Danmark og Sverige, fuldstændig er udelukket fra planlægningen. Da alle Østersølandene muligvis berøres af konsekvenserne af byggeaktiviteterne i Øresund, bør disse informeres om baggrunden for Danmarks og Sveriges beslutning om at forkaste tunnelloøsningen, som sikkert ville være mere skånsom for miljøet i Østersøen.«

Det er da et principielt synspunkt – som må stamme fra den tyske regering – at man ikke kan fatte, at to lande, der ellers bryster sig af at være miljøvenlige, endog ikke har undersøgt den mest miljøvenlige løsning, nemlig tunnelloøsningen. De går så vidt som til at spørge, hvorfor man har forkastet den.

Og i den anledning vil jeg i dag spørge: Hvad svarer den danske regering, og hvad svarer den svenske regering, når et Østersøland spørger, hvorfor man har forkastet den eneste rigtige miljøløsning?

[Gade]

I samme papir fra den tyske regering siger man, at der i høringsmaterialet ikke eller kun i utilstrækkeligt omfang drages konklusioner om de mulige langtidsfølger af bygningsværket. Det er da hård kost og en stærk kritik, og den er principiel, og den vil også være en realitet, selv om der er sket noget siden den rapport, man tog stilling til fra tysk side.

Der er altså en situation, hvor Danmark er under pres fra lande, der synes, at de ikke er involveret nok i sagen, og der er en situation, hvor vi rent faktisk ikke ved, hvor lang tid det varer, inden Vattendomstolen kommer med sin rapport.

Så vil jeg godt koncentrere mig lidt om de tredimensionale målinger. De er jo afgørende for, at man kan finde det, der bliver kaldt en matematisk nulløsning for Østersøen – hvis den overhovedet findes, hvilket jeg vil sætte et spørgsmålstegn ved. Men vi ved det jo ikke – det er min pointe – før vi kender resultatet af de tredimensionale målinger, og før vi kender dem, kender vi heller ikke omfanget af miljøødelæggelserne i Øresund.

Derfor fatter jeg ikke, at regeringen ikke har benyttet denne lejlighed til en tænkepause til nu at sige: Vi venter og sørger for, at vi har de tredimensionale målinger færdige, sådan at de kan ligge på bordet. I juni sagde miljøministeren, at de ville være færdige, og at man ikke ville tage stilling fra dansk og svensk side, før man kendte resultatet af disse målinger og beregninger. En af de ting, jeg synes er mest absurde lige netop i dette halvår, er, at Danmark og Sverige, i hvert fald den danske regering – måske ikke så meget den svenske regering, men i hvert fald den danske – presser voldsomt på for at få gennemført en beslutning, inden man kender beslutningsgrundlaget.

Jeg opfatter det som useriøst i forhold til miljøet, og jeg mener, at det er stærkt kritisabelt, at man ikke venter, til man kender de resultater.

Jeg håber så, at Vattendomstolen vil bede om at få så god tid, inden den skal afgive sin udtalelse, at det, jeg taler for her, bliver en realitet. Ja, jeg tror faktisk lige netop på dette tidspunkt, at vi kan komme i den situation. Og endnu mere afslørende bliver den danske position så, kan man sige.

I den forbindelse vil jeg gerne spørge om, hvad Øresundskonsortiet vil aflevere til Vat-

tendomstolen den 14. februar. Det er der jo ikke særlig lang tid til, og jeg regner med, at trafikministeren kan sige, hvad der skal afleveres.

Jeg vil også gerne spørge trafikministeren, om det, som Vattendomstolen får, også bliver sendt til de øvrige Østersølande. Får de nøjagtig de samme informationer, som bliver fremsendt til Vattendomstolen? Det ville jeg synes var det eneste rimelige.

Jeg har efterlyst et svar på det principielle spørgsmål fra Tyskland, ikke bare fordi det er Tyskland, der spørger, men fordi det ville være rart at høre her fra talerstolen – også fordi jeg gerne selv ville høre det – hvad den danske regering i dag siger til spørgsmålet om, hvorfor man har forkastet at undersøge den mest miljøvenlige løsning. Det er underligt, synes jeg. Og det er nødvendigt at få at vide, hvad den danske regering har svaret. Vil man sende materialet rundt til Østersølandene? Eller vil man måske endnu en gang risikere at komme i den situation, at f.eks. Polen og de baltiske lande på et tidspunkt i forløbet hver for sig kommer og siger, at de er utilfredse. Det har de jo ret til. Men man kunne jo lige så godt lave en høring og give dem en frist. Så ville vi vide, hvilke indvendinger de har.

Med hensyn til luftforureningen vil jeg spørge, hvorfor regeringen ikke har iværksat et luftkvalitetsmålsætningsprogram, et program for, hvor meget luftforurening man vil acceptere. Det har man gjort fra svensk side. Hvorfor har man ikke gjort det fra dansk side?

Jeg vil gerne spørge trafikministeren om Kalvebodsløsningen. Hvad er regeringens melding til det københavnske forslag, som nu er kommet frem, om, at man kan bygge en tunnel ved Kalvebod til det halve af den pris, som Øresundskonsortiet har regnet med?

Og hvordan ligger det med de nye trafikprognoser for Øresund? Den tidligere trafikminister lovede, at vi ville få sådan nogle allerede i august.

Jeg mener altså, at vi skal tage udgangspunkt i den konkrete situation, vi står i, og derfor vil jeg gerne på SF's vegne fremsætte følgende:

#### *Forslag om motiveret dagsorden.*

»Idet Folketinget konstaterer, at Øresundsprojektets endelige vedtagelse er udskudt til efter Vattendomstolens afgørelse, opfordrer Folketinget regeringen til

**[Gade]**

- at afvente resultaterne af de tredimensionale målinger af vandgennemstrømningen, før en eventuel beslutning træffes,
- at standse anlægsaktiviteterne i forbindelse med de danske landanlæg indtil videre,
- at gennemføre en høring blandt alle Østersølandene om projektet og
- at lade udarbejde en alternativ løsning bestående af en boret jernbanetunnel.

Herefter går Tinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 34).

**Anden næstformand (Grove):**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Dette dagsordensforslag indgår nu i de videre forhandlinger.

**Kirsten Jacobsen (FP):**

Forespørgslen drejer sig jo både om selve den faste forbindelse og om de ekspropriationer, som er foretaget, og som skal foretages i forbindelse med landanlæggene.

Jeg har noteret mig, at regeringen har sagt, at der er nogle ekspropriationer, som er stillet i bero. Det er selvfølgelig dejligt, men det havde været noget bedre, hvis selve fremgangsmåden i denne sag havde været en anden. Uanset hvad man måtte mene om den faste forbindelse over Øresund, burde det være en selvfølge, at man ikke startede på at ekspropriere og smide folk ud af deres ejendomme, før det var stjerneklart, at der var en aftale, som også ville blive gennemført.

I denne sag har det været sådan, at blækket på den aftale, som man stod og viftede med for pressen, vel ikke engang var tørt, før man startede hele ekspropriationsmaskineriet. Og nu står vi meget lang tid efter i en situation, hvor man kan sætte spørgsmålstegn ved, om det hele overhovedet bliver til noget.

Og hvad er det så, der er sket? Der er sket det, at uendelig mange danskere – såvel boligejere som lejere – har mistet deres hjem. Og de har mistet deres hjem på baggrund af en beslutning, med hensyn til hvilken der på det tidspunkt, hvor man jævned hjemmet med jorden, ikke var sikkerhed for, at den også var velbegrundet. Og ikke nok med det – disse ekspropriationer skete på et tidspunkt, hvor ejendomspriserne her i landet var helt nede i kul-kælderens. Det vil altså sige, at staten slap bil-

ligt om ved det. Og hvem hang på gælden, som ikke kunne indfries? Det gjorde de boligejere, som helt uforskyldt fik eksproprieret deres bolig. Det vil sige, at den erstatningsbolig, de kunne gå hen og købe, var dårligere end den, som de fik eksproprieret. Hvis vi nu forestillede os, at man først skulle til at ekspropriere i forbindelse med landanlæggene, når den endelige aftale med svenskerne var på plads og man vidste, at dette her blev til noget, ja, så ville staten være kommet i den situation, at ejendomspriserne i mellemtiden ville have nået et naturligt leje, og så kunne disse mennesker måske have fået en bolig, som svarede til det, som de måtte af med.

Det er, når det drejer sig om ejerboligerne.

Men når det drejer sig om lejeboligerne, er det jo meget værre. Og det er uforståeligt for Fremskridtspartiet, at en socialdemokratisk ledet regering, som jo har reguleret boligforholdene for lejerne her i landet og indført sikkerhedsnet af enhver karakter, har en bestemmelse, som går ud på, at så snart det er staten, der er involveret, så snart det er ekspropriation, det drejer sig om, skal lejerne ingen beskyttelse have, så smider man dem ud med tre måneders varsel. Og det kan de ikke engang klage over.

Hjælp til at flytte får de ikke, og nogen erstatningsbolig får de heller ikke. Det vil med andre ord sige, at al den sikkerhed, der er for lejerne i lejeloven, kan man bare tilsidesætte, når det drejer sig om ekspropriation.

Man kan jo ikke gøre den skade god, som er sket, men jeg tror, det ville være en vigtig melding at få sendt ud herfra, om regeringen dog ikke i fremtiden kunne tænke sig at sikre, at man ikke gennemfører ekspropriationer, før der er fuldstændig sikkerhed for, at de også er nødvendige – samtidig med at man også sikrer sig, at den enkelte lille boligejer, som skal eksproprieres, ikke bliver stillet over for en ekspropriationskommission bestående af en horde af offentlige tjenestemænd, som den pågældende slet ikke har noget at stille op over for, at man simpelt hen giver vedkommende ret til at få en eller anden ekspertbistand stillet til rådighed, så den pågældende ikke føler sig fuldstændig i hænderne på de eksproprierende myndigheder.

Det er grove løjer, man hører, når man hører om de skæbner, der har været på Amager i forbindelse med denne sag. Selv om vi ikke kan



[Kirsten Jacobsen]

lære andet af den forfejlede måde, man har gennemført denne proces på, kan vi i hvert fald lære, at sådan skal man ikke gøre det i fremtiden. Og jeg håber meget, at regeringen vil give en melding om, at hvis der er boliger, der ikke er eksproprieret på nuværende tidspunkt, så vil man ikke ekspropriere dem, før det er helt nødvendigt og man har sikkerhed for, at det skal ske, at den vil give en melding om, at man for fremtiden vil sikre, at lejerne får en eller anden beskyttelse mod eventuelle overgreb, og at den vil give en melding om, at man ikke giver sig til at ekspropriere og jævne huse med jorden, før man er sikker på, at det er nødvendigt, før man er sikker på, at de beslutninger, der gør, at man skal ekspropriere, også bliver gennemført.

Så er vi da kommet et lille stykke ad vejen. Det hjælper ikke de mange, mange ulykkelige mennesker på Amager, det er gået ud over, men det kan måske forhindre tilsvarende fadæser andre steder i landet. Det er nogle af de meldinger, som jeg synes det er vigtigt at regeringen kommer med her i dag, og som vi har hørt alt, alt for lidt til i den debat, der har været i medierne.

Det var det, Fremskridtspartiet – foruden selve forbindelsen – gerne ville bringe ind i debatten, og vi forventer, at regeringen vil give nogle svar på disse spørgsmål.

(Kort bemærkning).

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

Jeg skal bare i al stilfærdighed sige, at når nu fru Kirsten Jacobsen agter at sende vigtige meddelelser ud fra denne talerstol, så skal disse vigtige meddelelser selvfølgelig også være rigtige.

Fru Kirsten Jacobsen må være helt galt orienteret, når fru Kirsten Jacobsen kan sige, at blækket næppe var tørt, før ekspropriationerne blev sat i gang.

Det passer jo ikke!

Hvis fru Kirsten Jacobsen vil læse bemærkningerne til anlægsloven og de betænkninger, der blev afgivet i henhold til anlægsloven i 1990, vil fru Kirsten Jacobsen se, at det dér netop er fremført, at vi ønskede at få fremrykket landanlæggene. Og det er faktisk det, der er sket.

Der er sket en fremrykning af disse landanlæg, således at vi nu får en jernbanestation ved

Københavns Lufthavn og får gennemført motorvejen fra Københavns Lufthavn, som man i øvrigt har ventet på i mange år. Det er Tårnbyvejens forlængelse. Der er mange husejere, som i mange år har ventet på at få eksproprieret deres huse, fordi der var en anlægslov lige netop for denne vej.

Det, man så har gjort nu, er, at man har stoppet det, der vedrører kyst til kyst-anlæggene. Det drejer sig om nogle ekspropriationer på Sjællandssiden og om nogle arbejder, som kunne sættes i gang i forbindelse med kyst til kyst-anlæggene. Det er altså de vigtige meddelelser, der skal ud, og ikke det, som fru Kirsten Jacobsen kommer med her.

(Kort bemærkning).

**Kirsten Jacobsen (FP):**

Det er vel en kendsgerning – vil jeg sige til hr. J.K. Hansen – at uanset at man skrev, at man ønskede en fremrykning af landanlæggene, så skete det, fordi det var en absolut forudsætning, at den faste forbindelse kom, at den blev til noget.

Det, jeg sagde, var, at man i øjeblikket er i en situation, hvor man kan sætte spørgsmålstegn ved, om det overhovedet bliver til noget. Jeg kritiserede så, at man foretog den slags ekspropriationer, når det ikke var helt klinkende klart, at det var nødvendigt, altså at den faste forbindelse ville blive til noget. Det var det, jeg kritiserede. Ikke at det står i lovtæksten; det er jeg helt enig i.

Men den jernbanelinje derude var vel næppe blevet vedtaget på det tidspunkt, uden at det var sket i forbindelse med en anlægslov om den faste forbindelse.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Hr. J.K. Hansen prøver at få det til at lyde, som om man ikke har forceret en beslutning igennem, og derfor vil jeg gerne citere dele af et notat af 10. februar 1993 fra Finansministeriet:

»Øresundsforbindelsen er inde i en kritisk politisk fase med en risiko for, at den politiske proces må begynde forfra. På den ene side er der en proces i gang, hvor der gives politiske løfter om udgiftskrævende miljømæssige foranstaltninger både på land og på kyst-kyst strækningen.

[Gade]

På den anden side er der en politisk aftale, som forudsætter driftsøkonomisk rentabilitet i projektet, en forudsætning, som det må forudses at i hvert fald ét aftaleparti opfatter som afgørende for aftalens eksistens.

...

Det indstilles derfor, at der hurtigst muligt tages de nødvendige politiske beslutninger omkring de danske landanlæg, således at arbejdet i »marken« for alvor kan komme i gang. Det vil sige stillingtagen i regeringen til høringsen om linjeføring m.v.«

Der ligger jo i det notat, at man politisk besluttede at forcere projektet, fordi man ville komme til det punkt, som på engelsk hedder the point of no return, altså det punkt, hvor der ingen vej er tilbage.

Jeg vil gerne have at vide, hvordan hr. J.K. Hansen vil forklare det her notat. Hvorfor blev det notat lavet, og hvad er indholdet i det, hvis det ikke er det, jeg siger, nemlig at man satte projektet med at rive ned i gang, fordi man ville sikre sig, at man ikke kom i en situation, hvor hele projektet skulle nyvurderes?

### Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er vist rigtigt, som det allerede er sagt, at siden debatten i december måned er der ikke sket de helt store og afgørende ting, som kan give stof nok til en lang ny debat. Men jeg vil dog gerne – som andre har gjort det, især hr. Gade – minde om, at det, der er sket siden, rent faktisk er, at miljøhensynene er kommet stærkere i fokus, end de var det før. Så der er altså andre end partierne bag broaftalen, der er årsag til, at miljøhensynene er kraftigt opprioriteret vedrørende dette projekt.

Det er lidt interessant at notere sig, når man bemærker, hvilken besked der er sendt til Tyskland som svar på den skrivelse, der kom derfra, verbalnoten. I svaret siger man jo: Kære venner, det er godt nok, men I er bagefter. Vi har allerede gjort en del ting ved det, som I påpeger.

Ja, det er rigtigt, det har man gjort – ikke efter egen tilskyndelse, men efter krav fra Sverige. Det, der foregår i øjeblikket, er jo altså en svensk efterprøvning af, om det, man i Danmark tidligere har kaldt for garantier omkring miljøet, nu også holder i virkeligheden. Så der er sket noget nyt.

Ser vi på det spørgsmål, som har at gøre med landanlæggene, mener jeg, at fru Kirsten Jacobsen har fuldstændig ret i den kritik, hun retter imod beslutningsprocessen. Der er jo ingen, der er i tvivl om, at en beslutning om at føre jernbane og motorveje fra Københavnsområdet ud til lufthavnen ikke ville være blevet truffet nu – i hvert fald ikke i så stort et omfang, som projektet har – medmindre det havde direkte sammenhæng med Øresundsbeslutningen. Så det er en uomtvistelig kendsgerning, at alle anlægsarbejderne på dansk side er en direkte følge af Øresundsprojektet. Det havde derfor været mere logisk, om man havde stoppet dem alle sammen, da der nu er skabt usikkerhed om projektets fremtid.

For regeringen – de to partier i regeringen, der står bag dette projekt – og Venstre og De Konservative har jo erkendt, at der er skabt usikkerhed om projektet; ellers ville man jo ikke have stoppet dele af anlægsarbejdet. Det er bare ulogisk, at man så ikke samtidig stopper resten. Især er det ulogisk set fra et VK-synspunkt, fordi VK jo helt præcist har sagt, at det er broforbindelsen, trafikken herpå, som fuldt ud skal finansiere de danske landanlæg.

Jamen da der nu er tvivl om selve broforbindelsen, så er der vel også tvivl om, hvorvidt denne broforbindelse kan finansiere de danske landanlæg. Eller er det sådan, at V og K nu har indset, er på vej til at indse, er på vej til at ville finde en forklaring for det tilfælde, at broen ikke bliver til noget? Er det sådan, at man så er parat til at finansiere de danske landanlæg over skatterne, hvad man lige præcis tidligere havde betinget sig ikke måtte ske?

Jeg er ikke i tvivl om, at det vil man sagtens kunne overtale Socialdemokratiet til. Det er jeg ret sikker på, idet miljøministeren et stykke tid før jul i et interview til Politiken sagde, at dette med, at de danske landanlæg skulle finansieres af selve Øresundsforbindelsen, det var jo noget borgerlig kreativ bogføring, idet, som han forklarede: Det var jo ulogisk, at et sådan stykke dansk infrastruktur skulle betales af den faste forbindelse. Det måtte jo lige så logisk kunne placeres på den danske finanslov.

Så dér er mobiliseringen på plads. I det øjeblik broen ikke kommer, er den socialdemokratiske forklaring formentlig klar: Det bør betales over finansloven. Det er logisk. Det har altid været logisk, og vi har kun bøjet os på det punkt, fordi det var et VK-krav.

[Bilgrav-Nielsen]

Det spændende er nu, om Venstre og De Konservative også er parat til, på vej til, at erkende, at man muligvis her kommer til at stå med en stor efterregning, som skal over på disse – må jeg vist godt sige – sparepartiers finanslovsforslag.

Det, der udestår nu, er jo noget af et særsyn, idet det, der burde være en endelig politisk beslutning, nemlig om hvorvidt broen skal bygges, i hvert fald på svensk side er blevet til en afgørelse, der reelt træffes af en ikkepolitisk instans, nemlig Vattendomstolen. Jeg ved godt, at der efterfølgende, efter Vattendomstolens redegørelse, kommer en endelig politisk stillingtagen, men ingen er jo i tvivl om, at dersom Vattendomstolen siger nej, så kommer dette broprojekt ikke videre. Siger man ja fra Vattendomstolens side, vil der vel fortsat være mulighed for, sandsynlighed for, at der skal knyttes en række ekstra betingelser til, for at projektet kan videreføres.

Men alt det er endt, hvor det er endt, og det er endt i en række forbedrede krav til projektet især på det miljømæssige område. Der er det endt, fordi nogle i Danmark har presset på, fordi Tyskland – ser vi nu – også har presset på, og især fordi Sverige har presset på. Det er ikke, fordi de danske bropartier selv har ønsket, at det skulle komme dertil. Man har nærmest tidligere kritiseret de krav, som man nu efterkommer.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg skal kun sige til hr. Bilgrav-Nielsen, der henviser til Venstre og De Konservative, at den tankegang, vi har fulgt, og som vi har syntes det var rimeligt at følge, var, at anlægget af personjernbanen mellem Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn samt motorvejen til Københavns Lufthavn, der har en selvstændig og vigtig betydning for udbygningen af den danske infrastruktur, videreføres som planlagt. Det var noget, som regeringen foreslog, og som vi har tilsluttet os.

Så vidt jeg ved, er hr. Bilgrav-Nielsen medlem af et af regeringspartierne, så den polemik, som hr. Bilgrav-Nielsen forsøger at køre, til lægger vi egentlig ikke ret stor betydning.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Det spændende i denne forbindelse er jo, om Venstre har en selvstændig mening om det. Er det fortsat sådan, at Venstre og for så vidt også Det Konservative Folkeparti mener, at disse udgifter aldrig nogen sinde må ende på de offentlige budgetter, ikke må komme på finansloven? Det vil jeg gerne have et svar på.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

I Kristeligt Folkeparti har vi naturligvis sympati for det, der også ligger i Fremskridtspartiets initiativ her i dag, nemlig at lægge pres på Øresundspartierne. Vi mener, at et stadigt pres i retning af at få disse Øresundspartier til at ændre stilling, tage deres beslutning op til revision, er betimeligt og rigtigt.

Men man kan selvfølgelig sige, at det er lidt unødvendigt med denne forespørgselsdebat, fordi vi jo kun får de samme svar, som vi har fået før.

Det er rigtigt, som hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at der på foranledning af andre end forligspartierne er blevet taget nye initiativer til at undersøge miljøforholdene ordentligt. Men beklageligvis er der jo ikke taget initiativ til den rigtige, den helt overordnede vurdering af miljøforholdene, nemlig af den trafikstruktur, som Øresundsbroen lægger op til.

Der er ikke meget, der tyder på, at de fire partier vil tage deres stilling op til revision, selv om der er mange gode grunde til det og der i hvert fald ville være god grund til midlertidigt at stoppe landanlæggene, indtil vi ser, om der overhovedet bliver nogen bro. Men det er jo herligt at se, at der kan opvises et bredt flertal omkring en stor sag i dansk politik, selv om alliancen var en bedre sag værdig. Og det bliver jo godt for de fire partier, at de kan dele det ubehagelige ansvar, der vil fremstå på et tidspunkt, når regningen skal betales: Enten den overpris, som den samlede forbindelse vil komme til at koste i forhold til det, man beregner nu, regningen, når man finder ud af, at trafikprognoserne overhovedet ikke holder, eller regningen for de landanlæg, som man nu får etableret, og som jo altså skal betales, selv om der ikke er en land til land-forbindelse til at betale regningen. Der bliver et godt ansvar at stå sammen om dér.

[Ole M. Nielsen]

Men vi er naturligvis indstillet på, at vores regeringspartnere fortsat skal leve op til de forpligtelser, de havde indgået, før vi gik i regering sammen, og vi bakker derfor den dagsorden op, som vi selv er medforlagsstillere til.

**Anden næstformand (Grove):**

Industriministeren – nej, trafikministeren!

**Trafikministeren (Trøjborg):**

Det kan jo være vanskeligt. I regeringen sker der også noget nyt.

Der sker også lidt nyt, for så vidt angår den konkrete udformning af projektet, den faste forbindelse mellem Danmark og Sverige. Imidlertid sker der ikke noget nyt, for så vidt angår den kendsgerning, at den danske og den svenske regering har en aftale, og denne aftale er jeg 100 pct. sikker på også bliver udført i praksis i et fysisk anlæg. Imidlertid står der foran os stadig væk en diskussion – den har vi også her i Folketinget – og nogle konkrete beslutninger om nogle fysiske ændringer af projektet, som jeg kort har redegjort for.

Jeg vil gerne besvare et par konkrete spørgsmål, som hr. Gade har stillet. For det første stiller hr. Gade et spørgsmål, som jeg tror mine forgængere har brugt temmelig mange kræfter på at besvare, nemlig spørgsmålet om, hvorfor man har valgt denne kombinerede forbindelse, som man har valgt. Hvorfor har man valgt den udformning, der ligger fastslået i anlægsloven, og hvorfor har man ikke valgt en tunnelloøsning? Der vil jeg gerne henvise til det svar, som den danske regering har givet den tyske regering som svar på verbalnoten, ligeledes i form af en verbalnote. Det er et svar, som er oversendt til Folketingets Trafikudvalg. Det skulle være oversendt i går, så det er altså tilgængeligt i dag. Der siger vi:

»Det var et fælles udgangspunkt, at forbindelsen skal finansieres fuldt ud med afgifter fra trafikken og uden nogen form for statstilskud fra de to lande. Etablering af en jernbaneforbindelse i tunnel under Øresund ville således nødvendiggøre betydelige statslige tilskud, medens det med den kombinerede forbindelse med den besluttede udformning ville blive biltrafikken, der betalte den største del af det samlede anlæg, ligesom dette projekt sikres de bedst mulige trafikale forbindelser.«

Der er vel ingen i dette Ting, der er i tvivl om, at den aftale, der er lavet, er en rigtig god aftale for den kollektive trafik. Finansieringsmæssigt er det en meget hensigtsmæssig aftale. Og så er der for øvrigt også det ved aftalen, at foruden at det er godt for den kollektive trafik, så er det faktisk også godt for den region, som er nok så væsentlig i Danmark, nemlig Københavnsområdet, at den faste forbindelse bliver etableret; det er efter min opfattelse erhvervs-mæssigt og kulturelt en fordel.

For så vidt angår det materiale, der nu fremsendes til Vattendomstolen den 14. februar, altså de ændringer, som jeg redegjorde kort for i mit første indlæg, spørger hr. Gade: Er det nu nøjagtig det samme, som fremsendes til Østersølandene? Jeg kan sige, at Østersølandene vil blive orienteret om det komplementerende materiale ved en verbalnote, som den danske regering rundsender, og der vil i dette materiale være substantielt nøjagtig de samme oplysninger, nøjagtig de samme faktuelle oplysninger, som fremgår af konsortiets komplementerende materiale til Vattendomstolen.

Jeg går ud fra, at miljøministeren vil svare på spørgsmålet om luftforurening.

Til spørgsmålet om Kalvebodsløsningen skal jeg blot sige, at det ikke er et projekt, jeg har set og stiftet bekendtskab med. Det er således, at der ikke er truffet beslutning om ændringer af projektet, for så vidt angår Kalvebodsløbet.

Fru Kirsten Jacobsen stiller spørgsmål, for så vidt angår ekspropriationerne. Jeg har redegjort for, at der er sket det meget fornuftige, at det er aftalt i kredsen af partier, der står bag anlægsloven – det er også bekræftet i forskellige samråd – at man har truffet den fornuftige disposition at udsætte ekspropriationer, der har til formål at muliggøre anlæggets dele, der har relation til kyst til kyst-forbindelsen. Jeg kan give den oplysning – og det tror jeg også er sket skriftligt til Folketingets Trafikudvalg – at langt de fleste af ekspropriationerne er foretaget ved såkaldt forlods ekspropriation.

For så vidt angår spørgsmålene om lejerne, vil jeg blot sige, at deres forhold netop bliver behandlet i lejelovgivningen, og der er så vidt mig bekendt klare regler i den forbindelse.

Jeg skal blot afslutte med at sige, at jeg glæder mig over, at vi har haft en fornuftig og en saglig debat, og jeg glæder mig også over, at vi

**[Trafikministeren]**

kan konstatere, at vi får en fast forbindelse, som rent miljømæssigt i hvert fald ikke giver grund til de bekymringer, som den tyske regering gjorde sig i den såkaldte verbalnote, der blev fremsendt til den danske regering for kort tid siden.

(Kort bemærkning).

**Kirsten Jacobsen (FP):**

Jeg skal ikke bebrejde trafikministeren, at han ikke kender lejeloven, men jeg skal bebrejde trafikministeren, når han påstår, at der findes nogle regler i lejeloven, som rent faktisk ikke findes.

Det forholder sig sådan – og det har regeringen bekræftet i skriftlige svar – at beskyttelsesreglerne i lejeloven i tilfælde af opsigelse tilsidesættes, når det drejer sig om ekspropriation. Der findes ingen – og jeg understreger: *ingen* – beskyttelse af lejere, når det drejer sig om ekspropriation. Det er opsigelse med 3 måneders varsel uden pligt til genhusning, uden erstatning til flytning eller alt det, som ifølge lejeloven skal tilbydes lejerne, når det drejer sig om byfornyelse eller sanering.

Der er kun én eneste størrelse, som er undtaget fra de beskyttelseskrav, nemlig staten og ekspropriationsloven, og jeg havde været langt mere tilfreds, hvis trafikministeren havde sagt: Det er en åbenbar fejl, at disse beskyttelsesbestemmelser i lejeloven ikke gælder ved ekspropriationer, og regeringen vil hurtigst muligt drage omsorg for, at det bliver ændret. Det er uanstændigt, at lejere på Amager, som har børneinstitutionsplads og arbejde, er blevet opsagt fra deres lejlighed med 3 måneders varsel og i øvrigt kan gå ud på markedet og se, hvor de kan få en anden, når det dog trods alt ved ekspropriation af ejerboliger ifølge grundlovens bestemmelser skal ske mod fuld erstatning. Men når det drejer sig om ekspropriation, er lejere jaget vildt, som man bare kan behandle, som man vil, og det var netop det, jeg havde håbet, at man ville gøre noget ved.

**Miljøministeren (Svend Auken):**

Hr. Gade fremdrager med rette spørgsmålet om luftforurening i Øresundsregionen og stiller spørgsmål om, hvorfor der ikke er fastsat en luftkvalitetsmålsætning i forbindelse med projektet, med henvisning til, at svenskerne jo har gjort noget, men at vi her i Danmark sækker

agerud eller ikke har gjort noget. Jeg må sige til hr. Gade, at den fremstilling ikke er korrekt. Svenskerne har ikke gjort andet end det, vi selv har gjort. Og hvad er det, vi har gjort i fællesskab? Jo, vi har lagt en arbejdsplan for et fælles miljøovervågningsprogram i regionen, og i dette fælles arbejdsprogram vil der også indgå en luftkvalitetsmålsætning.

Luftforureningen i det københavnske område af Øresundsregionen som helhed bliver kun i ekstremt beskedent omfang påvirket af den nye forbindelse. Vi antager – og vi har fremlagt en række tal, der underbygger den antagelse – at forbindelsen i hvert fald ikke belaster luftmiljøet yderligere. Men en luftkvalitetsmålsætning skal jo ikke bare opstilles i forhold til denne marginale påvirkning, men i forhold til alle de andre kilder, som påvirker luftmiljøet, og her er trafikken et nok så vigtigt element. Derfor er det positivt, set ud fra et miljømæssigt synspunkt, at de to landes trafikmyndigheder i forbindelse med arbejdet på den faste forbindelse har tilrettelagt et meget omfattende og miljørettet trafikprogram, som vil være til fordel for luftmiljøet i Øresundsregionen.

Det andet spørgsmål, jeg skal svare på, er spørgsmålet om de omkringliggende landes interesser på miljøområdet i forbindelse med Øresundsforbindelsen. Jeg er ligesom hr. Gade glad for, at man interesserer sig så stærkt for miljøet i Østersøen i vore nabolande. Vi har i nær fremtid møde i Helsingforskommissionen, hvor vi skal diskutere målsætningerne for Østersøen, fordi problemerne virkelig er meget store. Ikke mindst udledningen af urensset spildevand fra såvel kommuner som virksomheder er en meget alvorlig belastning, og desværre gælder det ikke kun for de tidligere kommunistiske lande, men også et par nordiske lande og Forbundsrepublikken Tyskland.

Vi vil naturligvis benytte lejligheden til at kvittere for denne interesse for miljøet. I så stor udstrækning, som det overhovedet er muligt, vil vi stå fast på de målsætninger, der er stillet op, og som også for de pågældende landes vedkommende indebærer udgifter i lighed med dem, vi selv har måttet afholde i forbindelse med vandmiljøplanen i Danmark.

Så skal jeg endelig sige noget om miljøarbejdet. Hr. Gade siger, at fra dansk side har vi ikke været særlig optaget af miljøproblemerne i forbindelse med Øresundsforbindelsen, men

**[Miljøministeren]**

det mener jeg simpelt hen er en helt urimelig påstand. Faktisk erindrer jeg ikke noget anlægsarbejde, hvor selv de mest teoretiske miljørisici er blevet imødegået så seriøst og med en sådan vilje til at påtage sig de nødvendige tilpasninger og omkostninger, som tilfældet er ved Øresundsforbindelsen. Det er blevet sagt, at vi går med livrem og seler, men jeg mener, det er en klar underdrivelse af vore bestræbelser på miljøområdet. Der er ikke kun tale om livrem og seler, der er tillige tale om beskyttelseshjelm og sikkerhedsfodtøj.

**Ole Donner (FP):**

Jeg er glad for, at jeg fastholder mit ønske om en forespørgselsdebat, for jeg synes alligevel, der er kommet en række nye ting frem under denne debat, og jeg skal kort kommentere de enkelte ordføreres indlæg.

Hr. J.K. Hansen mente, at ministrene fortsat skulle være venlige, og det er da også rart. Men jeg er nu valgt ind her for at forsøge at få nogle synspunkter igennem, og om ministrene er venlige over for mig eller ej, tager jeg mig ikke så meget af.

Så nævnte hr. J.K. Hansen den redegørelse, vi fik den 14. december 1993, og at dens indhold var fuldt tilfredsstillende for Socialdemokratiet. Jeg vil godt gøre opmærksom på, at ved den lejlighed fik vi oplyst, at miljøspørgsmålene ville være afklarede inden udgangen af december 1993, så derfor er der da kommet noget nyt ind i sagen siden dengang. Hr. J.K. Hansen henviste til, at alle spørgsmål er besvarede, og at der har været samråd både den 20. og den 27. januar; men hr. J.K. Hansen ved jo sikkert, at når man retter en forespørgsel til nogle ministre, går der en vis periode, inden den kommer på dagsordenen, og denne forespørgsel er anmeldt længe før de to omtalte samråd.

Hr. J.K. Hansen undgår behændigt at tale om Fremskridtspartiets dagsordensforslag, fordi demokrati åbenbart er uinteressant for Socialdemokratiet. Man ønsker i hvert fald ikke, at borgerne skal have nogen indflydelse.

Hr. Ikast fra Det Konservative Folkeparti siger, at der er intet nyt under solen. Nej, måske ikke for hr. Ikast, som er en så svoren brotilhænger, man overhovedet kan være. Men jeg mener dog, der er lidt nyt under solen, når statsministeren siger til den svenske statsmini-

ster, at broen skal medføre en matematisk nul-løsning, selv om det betyder, at linjeføringen skal flyttes lidt, og at den kunstige ø måske også skal flyttes lidt. Men der er ingen økonomiske beregninger; man siger bare, at så flytter vi den bare lidt. Men hr. Ikast siger: Intet nyt under solen!

Hr. Svend Heiselberg udtrykker stor tilfredshed med ministrene og siger, at det er vel nok godt, som denne sag er blevet tacklet. Det er sandelig nye toner fra Danmarks Liberale Parti, at man er så tilfreds med regeringen og stort set ikke engang vil deltage i debatten om Øresundsforbindelsen, men bare henviser til regeringen og følger med som dikkende lam-mehaler til et dagsordensforslag, som er fremsat af regeringen. Jeg kunne heller ikke lade være med at bemærke, at hverken hr. Svend Heiselberg eller hr. Ikast overhovedet omtalte Fremskridtspartiets dagsorden. De er også ligeglade med, hvad vælgerne mener, eller rettere sagt: De tør ikke lægge sagen ud til en folkeafstemning, fordi de på forhånd kender resultatet.

Fru Kirsten Jacobsen kom en del ind på alle de ulykkelige omstændigheder omkring ekspropriationerne, men det synes heller ikke at interessere Venstre og De Konservative. De to partier er, som hr. Svend Heiselberg udtrykte det, fuldt tilfredse med den måde, regeringen har tacklet hele problematikken omkring forbindelsen på.

Hr. Bilgrav-Nielsen startede med at sige, at der ikke er kommet noget nyt ind i sagen siden debatten i december 1993, og var derefter så venlig at komme med 10-12 forskellige nyheder. Det skal jeg takke for, og jeg skal også nævne en ting, som hr. Bilgrav-Nielsen ikke kom ind på. Det var de udtalelser, hr. Bilgrav-Nielsen var citeret for, om, at det måske ville være rigtigst at vente en 20-30 år efter færdiggørelsen af Storebæltsforbindelsen, så vi får de helt rigtige vurderinger og erfaringer.

Der er en ting mere, som jeg synes er fantastisk godt gjort af hr. Bilgrav-Nielsen, nemlig at han står heroppe og siger, at han er modstander af forbindelsen og kommer med alle argumenterne for sit standpunkt, men bagefter stemmer for regeringens forslag sammen med resten af De Radikale. Jeg ville ikke komme godt af sted med at skulle forklare vælgerne, at man kan gøre det på den måde, men selvfølgelig-

[Ole Donner]

lig er jeg heller ikke radikal. Det må være typisk radikalt, at man gang på gang kan sige til pressen, at man er modstandere af det, og alligevel slutter med at stemme for.

Der var nogle bemærkninger fra Kristeligt Folkepartis ordfører om, at på den ene side var han glad for, at vi fik debatten, men på den anden side var det måske unødvendigt, fordi vi kun fik de samme svar. Jeg vil sige til Kristeligt Folkeparti, som jo er med i regeringen, at det kunne man jo meget passende gøre noget ved. Man kunne f.eks. opfordre til, at vi ikke fik de samme svar.

Så ville jeg også gerne have sagt noget til CD's ordfører, men der har jo under hele debatten ikke været en eneste CD'er i salen. Derfor er de usynlige for mig, som de også er det i meningsmålingerne.

Statsministeren indledte med at sige, at han var en flink mand, og jeg kan da sige, at det kan jeg tilslutte mig, hr. statsminister. Statsministeren sagde også, at han lyttede interesseret til min begrundelse, men her tror jeg nu nok, at det må have været noget, der stod i manuskriptet. Da formanden ringede med klokken, var der ivrig aktivitet – også på regeringsbænkene – men jeg mener, at jeg begrundede min forespørgsel rimeligt.

Trafikministeren sagde nærmest bebrejdede, at de oplysninger, der er kommet om ekspropriationerne, var givet til Folketingets Trafikudvalg. Til det skal jeg gentage: Ja, men forespørgslen var anmeldt inden den dato.

Miljøministeren nævnte de tredimensionale målinger, hvis resultater skal foreligge ved udgangen af juli måned. Jeg er meget tilfreds med, at miljøministeren holder så godt øje med miljøet, som han tilsyneladende gør, og jeg håber, at miljøministeren vil sikre, at vi ikke går i gang med projektet, uden at der er garanti for, at kravene overholdes.

Hr. Gade nævnte en lang række nye ting og fremsatte også et dagsordensforslag. Jeg må sige, at stort set alle de ting, der nævnes i SF's forslag, ville Fremskridtspartiet kunne stemme for; men vi ser altså helst, at der kom en folkeafstemning om hele sagen, og derfor må vi fastholde vores eget forslag. Men jeg vil gerne sige til SF, at vi er helt enige i næsten alle de synspunkter, man fremfører, blot ikke om en boret jernbanetunnel. Og dog – hvis der også blev plads til bilerne, ville vi godt være med til at undersøge mulighederne.

Vedrørende ekspropriationerne sagde trafikministeren heroppe fra talerstolen, at der var nogle beskyttelsesregler i lejeloven, og fru Kirsten Jacobsen var også heroppe og kom med sin version af det spørgsmål. Jeg vil gerne bede trafikministeren om at redegøre kort over for Folketinget for, hvilke regler trafikministeren mener beskytter ejerne af de huse, der nu er blevet eksproprieret.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Hr. Ole Donner giver udtryk for forundring over, at Venstre er venlig over for regeringen; men det skyldes jo alene, at vi kun er kritiske, når der er saglige belæg herfor. (*Munterhed*). Vi mener, at i denne sag er der ikke sagligt belæg for at være kritisk over for regeringen, og som følge deraf er vi selvfølgelig også venlige.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil godt sige til hr. Svend Heiselberg, at jeg udtrykte ikke forundring over, at man var venlig over for regeringen. Jeg udtrykte forundring over, at man var en dikkende lammehale.

**Gade (SF):**

Når man hører Venstres argumentation blive fremført af hr. Svend Heiselberg, er man helt tryk ved at stemme imod det dagsordensforslag, som regeringen og hr. Svend Heiselberg stemmer for om lidt.

Jeg fik ikke svar fra hr. J.K. Hansen på mit spørgsmål om notatet af den 10. februar, men jeg vil godt sige om den diskussion, der har været om ekspropriationerne, at trafikministeren får jo en chance. Det kan ikke vare mange dage, inden han skal svare på et spørgsmål fra mig, om man vil give en ulempegodtgørelse til alle eksproprierede, både ejere og lejere.

Så vil jeg vende mig til det svar, som trafikministeren har givet den tyske regering, og som blev refereret heroppefra, på spørgsmålet om, hvorfor man har fravalgt den miljømæssigt rigtige løsning, nemlig en boret jernbanetunnel. Man argumenterer over for den tyske regering med, at det vil nødvendiggøre betydelige statslige tilskud, og så vil jeg godt spørge trafikministeren: Hvor store er de? Hvornår er de beregninger foretaget? Hvornår er der lavet et

[Gade]

projekt til en boret tunnel? Hvordan kan trafikministeren dokumentere det, han fortæller tyskerne?

Eller man kan spørge på en anden måde: Hvis tyskerne skulle sende et nyt brev, hvor de gerne vil have at vide, hvor den danske regering har sin dokumentation fra, og hvor dyrt det bliver for de danske skatteydere, hvad vil den danske regering så svare? Jeg kan godt give svaret: Man kan ikke svare, for man har aldrig undersøgt det; man har ikke gidet undersøge det projekt, og derfor kan man heller ikke dokumentere den argumentation, man bruger over for tyskerne. Det er ikke særlig flot, må jeg sige.

Jeg forstår, at man vil fremsende nøjagtig de samme oplysninger til Østersølandene, som Vattendomstolen får, men ikke nødvendigvis – sådan har jeg forstået svaret – i den samme form. Jeg formoder, vi i Miljøudvalget og Trafikudvalget får lejlighed til at kontrollere, at det er sådan, det hænger sammen.

Jeg fik ikke svar fra trafikministeren om de nye trafikprognoser. Jeg har efterlyst det længe. Alle siger jo, at trafikken falder på Øresund, og jeg vil gerne have de nyeste trafikprognoser. Det var da interessant at få dem her, mens vi har en slags tænkepause, eller så vi i hvert fald kunne få en tænkepause.

Jeg fik heller ikke svar på noget, som jeg ved optager københavnernes meget: Kalvebod. Når regeringen ikke er i gang med at drøfte denne sag om Kalvebod, er det så, fordi man er ligeglad med, at Københavns Kommune har brugt 1 mio. kr. på at finde frem til et miljømæssigt bedre projekt, nemlig en tunnel ved Kalvebod i stedet for broen? Eller er det bare udtryk for, at man er nødt til at have en tænkepause, og at man også skal tale med Venstre om økonomien?

Jeg forstod på miljøministeren, at vi nu får en luftkvalitetsmålsætning. Det vil jeg da gerne kvittere for, hvis det er rigtigt. Jeg er interesseret i, om vi får den, før den endelige beslutning skal tages. Jeg vil så se, om jeg kan få et svar i dag eller senere om, hvornår der vil blive udarbejdet en luftkvalitetsmålsætning.

Så siger miljøministeren, at dette er utrolig miljøseriøst: Man går med livrem og seler og hjelm og sikkerhedssko. Jeg synes, det er utroligt, at landets miljøminister kan sige sådan i en sag, hvor et os venligtsindet land argumen-

terer og undrer sig over, hvorfor man ikke har undersøgt den mest miljøvenlige løsning, nemlig en boret tunnel. Miljøministeren siger: Det er virkelig miljøseriøst dette her, og vi sikrer os på alle måder. Men realiteten er jo, at man har fravalgt en løsning, og man gider ikke at bruge den pause, vi har nu, til en undersøgelse af det eneste miljøvenlige alternativ, nemlig en boret jernbanetunnel. Det er trods alt det, miljøministeren om lidt stemmer imod eller afviser, når han ikke vil støtte SF's dagsorden.

Til sidst vil jeg gerne spørge statsministeren, hvad der sker, hvis tidsplanen skrider. Statsministeren regner med, at dette kun varer to måneder – at Vattendomstolen kan gøre sin vurdering færdig på to måneder. Jeg har forstået, at det også er en del af argumentationen for, at man ikke har sat alle landanlæggene i stå; man synes, at når perioden er så kort, kan man tillade sig kun at sætte noget af det i stå.

Men hvad nu, hvis det nu viser sig, at Vattendomstolen reagerer anderledes, f.eks. i overensstemmelse med det, som Peter Brusewitz, der er fra Vattendomstolen, har sagt til Jyllands-Posten? Han siger: Vi må se materiale for at vurdere, om det er nødvendigt at afvente de tredimensionale modeller. Hvad nu, hvis det viser sig, at Vattendomstolen faktisk ønsker at se de tredimensionale modeller, at Vattendomstolen skal bruge mere tid, end regeringen regner med nu? Hvilke konsekvenser får det for landanlæggene? Hvordan kan regeringen sidde her og ligne nogle, der er så sikre på, at dette kommer igennem? Det besvor trafikministeren til sidst.

Sagen er vel, at projektet er ganske usikkert, og det klæder egentlig ikke bropartierne, at man ikke erkender det. I stedet for har man benyttet dagen i dag til at forsøge at sige så lidt som muligt. Især Venstre og De Konservative har – hvad skal vi sige – indkasseret hovedpræmien ved slet ikke at sige noget, ikke andet end at de støtter regeringen uforbeholdent. Det er ikke betryggende, og det, jeg gerne vil vide her ved slutningen af debatten, er: Hvad, hvis fristen ikke kan holde? – hvad jeg ikke tror den kan.

Så skal jeg for god ordens skyld sige, at hvis Fremskridtspartiets dagsorden ville være kommet til afstemning, kunne vi have støttet den.



(Kort bemærkning).

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

Det er altid kedeligt, når et medlem mener ikke at have fået svar på et spørgsmål, som han har stillet til et andet medlem.

Hr. Gade efterlyste et svar på et notat af 10. februar 1993. Jeg har naturligvis gransket min hukommelse i den sidste tid, og jeg er fuldstændig klar over, at det notat, som hr. Gade efterlyser, er et af de mange notater, som så dagens lys i anledning af, at et af Øresundsforligspartierne, nærmere betegnet Det Konservative Folkeparti, sidste sommer rejste en debat om overdækning ude ved Tårnby. Det var en ret uvenlig handling at foretage som forligsparti, synes jeg nok. Jeg ved også godt, at De Konservative siden har fortrudt, at de rejste den debat; især hr. Henning Dyremose har sikkert fortrudt det.

Der kom mange notater frem dengang, og jeg synes, at det var venligt af regeringen at lægge alt det materiale på bordet, der drejede sig om overbygningen ved Tårnby, men jeg er helt sikker på – ja, jeg ved det – at det ikke var et notat, som havde til hensigt at ændre på det, der stod i anlægslovens bemærkninger, og det, der stod i de betænkninger, der blev vedtaget i Folketinget. Det har hele tiden været tanken, at man skulle fremme landanlæggene ved Øresund, og jeg kan ærlig talt ikke forstå, at hr. Gade skulle have noget imod, at vi laver en fuld overdækning ude ved Tårnby. Det er da en miljømæssigt god ting, hvis man endelig skulle tale om miljøet.

**Miljøministeren (Svend Auken):**

Jeg er ked af, at hr. Gade siger, at regeringen ikke har svaret på de spørgsmål, han har stillet, eller ikke har givet de nødvendige oplysninger. Jeg fornemmede – selv om det er kort tid siden, at vi har orienteret Folketinget meget grundigt – at såvel statsministeren og trafikministeren som jeg selv benyttede lejligheden til at give så koncise oplysninger som muligt og efterfølgende også har prøvet at besvare hr. Gades spørgsmål.

Hr. Gade bliver ved med – måske for ligesom at holde gang i en god diskussion – at påstå, at det er en fejl, at vi ikke har lavet en miljøvurdering af en boret jernbanetunnel. Jeg har før sagt til hr. Gade, at det er overflødigt at lave en sådan. Den er jo pr. definition miljø-

neutral. Det, der har været kunsten fra regeringens side, har været at sikre, at den forbindelse, der ud fra andre hensyn, herunder også samfundsøkonomiske, er mere fordelagtig, bliver lige så god på det miljømæssige område, som en boret jernbanetunnel ville være. Jeg synes ikke, der er noget arrogant eller nogen afvisende holdning i det i forhold til hr. Gade.

I øvrigt må jeg sige, at jeg tror, at man i det mindste kan glæde sig over én ting i forbindelse med Øresundsdebatten, og det er, at de mange kritiske indlæg, der har været både her i landet og i vore nabolande, har været med til at skærpe miljøbevidstheden omkring sammenhængen mellem trafikinvesteringer, store anlægsarbejder og miljøet, herunder ikke mindst havmiljøet. Det tror jeg vi vil have stor fordel af i fremtiden, og jeg synes i modsætning til mange, der beskriver den proces, vi har været igennem, at vi har haft et overordentlig konstruktivt udbytte af de mange kritiske røster og de mange kritiske spørgsmål, som jeg så til gengæld også synes vi har besvaret på en absolut overbevisende måde.

**Trafikministeren (Trøjborg):**

Til hr. Gades spørgsmål om prognoser skal jeg blot give den oplysning, at det naturligvis er selskabets opgave hele tiden at vurdere grundlaget for disse prognoser og sørge for, at de bliver optimeret, men det, der er grundlaget for de beslutninger, der er truffet, er jo det prognosegrundlag, som ligger beskrevet i anlægsloven.

Til spørgsmålet om Kalvebodløbet vil jeg blot sige, at jeg ikke har noget grundlag for at vurdere et sådant projekt. Jeg har godt set, at det har været beskrevet i dagspressen. Jeg har også set, at Københavns Kommune planlægger at indlede en diskussion herom, og derfor må jeg beklage over for hr. Gade, at det ikke er muligt for mig at give andet svar end det, jeg har givet tidligere, nemlig at der ikke er grundlag for, og at der ikke i regeringen og ej heller i forligspartierne har været drøftet nogle ændringer i det danske landanlæg, for så vidt angår Kalvebodløbet.

**Statsministeren (Nyrup Rasmussen):**

Jeg skylder hr. Gade et svar på spørgsmålet om Vattendomstolens bedømmelsesperiode på ca. 2 måneder, som Vattendomstolen havde

[Statsministeren]

givet udtryk for som sin foreløbige vurdering. Hr. Gade spørger mig, hvad der sker, hvis der går længere tid. Må jeg sige om det, at de landanlæg, regeringen har besluttet i enighed med forligspartierne at fortsætte med, jo er landanlæg, som Amager under alle forhold har hårdt brug for. Det gælder først og fremmest den kollektive trafik. Vi skal se S-tog på Amager i løbet af ganske få år, og det er jo noget, folk på Amager har kæmpet for i mange, mange år. Tilsvarende gælder også bedre vejforbindelser på Amager, som under alle omstændigheder er vigtige og skal gennemføres. Arbejdet vil blive gennemført, og det vil fortsætte uafhængigt af eventuelle forsinkelser, der måtte blive aktuelle på grund af Vattendomstolen. Jeg tror det nu ikke, hr. Gade, men svaret på spørgsmålet er, at disse anlæg vil blive videreført.

Hvis der skulle ske det, at der kommer andre forsinkelser, tager vi stilling til den øvrige del af landanlægget til den tid.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg forstod næsten hr. J.K. Hansens indlæg som en beklagelse af, at dette notat kom frem, og at det var De Konservatives skyld. Det var De Konservative, der dengang sagde noget. Jeg skal ikke tage stilling til, om det, De Konservative sagde på det tidspunkt, var klogt, men de sagde da noget om Øresundsforbindelsen.

Nu er vi altså nået dertil, at De Konservative kan indkassere ros her fra talerstolen, for i dag har de holdt helt kæft, hvis jeg må bruge det udtryk her fra talerstolen; i hvert fald har de ikke sagt noget. Det siger jo nok noget om den manglende lyst til debat, som bropartierne har.

Må jeg sige til miljøministeren, at jeg har ikke efterlyst en miljøvurdering af en boret tunnel, for den kender jeg godt, det er nemlig den rigtige miljømæssigt, det er jeg enig med miljøministeren i, men regeringen er i den klemme – og det var det, jeg påpegede – at man fortæller tyskerne, at en jernbaneforbindelse i tunnel koster staten en forfærdelig masse penge, og det har regeringen ingen dokumentation for, for man har aldrig lavet et konkret projekt, man har aldrig lavet et alternativt projekt.

Så vil jeg sige til statsministeren, at jeg forstår, at de landanlæg, som er knyttet til lufthavnen, vil man fortsætte med, selv om det går

ud over denne 2-måneders-periode, som man indtil videre regner med. Jeg tror bare, man skal indstille sig på, at det kommer til at vare mere end to måneder.

Så vil jeg blot forsigtigt rejse den problemstilling, at regeringen jo arbejder under ansvar over for Folketinget ved hjælp af en lov, som bygger på, at der skal være kyst til kystforbindelse. Det er jo ikke en lov, der giver lov til at bygge en forbindelse til lufthavnen, det er en lov, der siger, at der bliver en kyst til kystforbindelse, og kun i den situation har man lov til at bygge ud til lufthavnen. Jeg siger kun, at der er tynd is på vandet i denne sag, og derfor synes jeg, at regeringen, når den kommer i den situation – og det tror jeg den gør – skal tænke sig ganske grundigt om.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Trafikministeren sagde her fra talerstolen under debatten: Beboerne på Amager, hvis huse er blevet nedrevet, er beskyttet af nogle bestemmelser i lejeloven. Så kom fru Kirsten Jacobsen op og gav sin version af, hvad fru Kirsten Jacobsen mente om disse bestemmelser.

Jeg vil gerne spørge trafikministeren: Er det trafikministeren, der har ret, eller er det fru Kirsten Jacobsen, der har ret? Jeg mener ikke, at en minister skal kunne alle love på fingrene, og det er der formentlig heller ikke nogen der kan, heller ikke nogen af folketingsmedlemmerne. Men det er for mig en alvorlig sag, at en trafikminister går på talerstolen og afviser en kritik ved at skøjte hen over problemet og sige: Det bliver reguleret i en eller anden lovgivning, og trafikministeren nævnte specifikt, at de var beskyttet efter nogle regler i lejelovens bestemmelser.

Så kommer et andet folketingsmedlem herop og kommer med sin version, og ministeren undlader bare at svare. Jeg vil sige til trafikministeren, som jeg sagde før, at jeg forlanger ikke, at ministeren skal kunne alle disse ting på fingrene, men det mindste, man kan gøre, er i hvert fald at gå op på talerstolen og sige: Det var ikke rigtigt, det, jeg sagde, det var en fortællelse – eller hvad man nu kunne gøre.

(Kort bemærkning).

**Kirsten Jacobsen (FP):**

Trafikministeren har åbenbart ikke tænkt sig

[Kirsten Jacobsen]

at gå op og sige noget; derfor skal jeg citere fra et svar fra boligministeren, modtaget den 3. december 1993, på spørgsmål nr. S 320. I svaret på side 2 står der følgende:

»Trafikministeriet,« – altså trafikministerens ministerium – »hvorunder loven om fremgangsmåden ved ekspropriation henhører, har oplyst, at ekspropriationsmyndighederne og de berørte kommuner generelt klarer genhusning af opsagte lejere uden særlige problemer, ligesom man i det hele taget forsøger at få fraflytningsprocessen til at forløbe så smidigt som muligt for de involverede. F.eks. bestræber man sig på at give lejerne et langt opsigelsesvarsel, typisk på 6 måneder, selv om de kun har krav på 3 måneders varsel.

Det bemærkes i den forbindelse, at lejerrettigheder principielt er omfattet af reglerne om ekspropriation . . .«

Længere nede står:

»Der er imidlertid ikke efter den gældende lovgivning mulighed for at kræve genhusning som følge af ekspropriation.«

Det var et direkte citat, og jeg går ud fra, at ministeren vil stå ved de oplysninger, hans eget ministerium har givet til Folketinget.

**Trafikministeren (Trøjborg):**

Jeg skal gerne gentage mit svar til hr. Ole Donner og fru Kirsten Jacobsen.

Jeg sagde, at der var klare regler i lejelovgivningen. Det er ikke sikkert, man er tilfreds med de regler. Det forstår jeg at Fremskridtspartiet ikke er. Man vil gerne have forbedret lejelovgivningens regler i relation til ekspropriation.

Men mit svar står stadig væk til troende.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Ministeren sagde, at man var beskyttet af den pågældende lovgivning. Nu forstår jeg, at ministeren retter det til, at der er klare regler i lovgivningen. Så begynder vi også at nærme os det, jeg kalder sandheden, for så kan jeg godt være tilfreds med, at ministeren erkender, at han ikke kendte den pågældende lovgivning, men nu bare henviser til, at der er klare regler i lovgivningen. Ja, det tror da pokker. Hvis en lovgivning ikke er klar, burde den selvfølgelig laves om.

Men jeg er tilfreds med, at ministeren erkender, at han kom til at fortale sig, og at han ikke burde have sagt sådan.

(Kort bemærkning).

**Kirsten Jacobsen (FP):**

Trafikministeren sluttede med at sige, at hans svar stadig stod til troende.

Så vil jeg gerne have trafikministeren til at bekræfte, at de klare regler om beskyttelse, der er i lejeloven, ikke gælder, når en ejendom bliver eksproprieret som følge af reglerne i ekspropriationsloven.

**Trafikministeren (Trøjborg):**

Trafikministeren vil gerne henholde sig til det svar, der tidligere er givet, og som fru Kirsten Jacobsen citerede her fra Folketingets talerstol.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 33 af J.K. Hansen (S) (se foran)

vedtoges med 96 stemmer (S, KF, V, CD, RV og KRF) mod 17 (SF og FP).

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 32 af Ole Donner (FP) (se foran).

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 34 af Gade (SF) (se foran).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 53:**

*Forslag til folketingsbeslutning om fjernelse af invaliditetsrisikobetninget diskrimination i pensionsordninger.*

Af Rahbæk Møller (SF) m.fl.  
(Fremsat 28/1 94).

Forslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Industri- og samordningsministeren (Mimi Jakobsen):**

Dette beslutningsforslag fra SF vil pålægge