

[Bilgrav-Nielsen]

kommer. Så ville det jo være spændende at få hr. Ikast til at vurdere, om han stadig mener, der vil være 3 mio. biler allerede i åbningsåret. Og det er kun personbiler. Nu taler vi slet ikke om lastbiler, for det fremgår jo af dagspressen, at de stort set er ude af billedet. Der bliver ikke ret mange til at betale. De vil hellere sejle; det bliver billigere.

Men vil hr. Ikast i dag give sit håndslag på, at han nok skal sikre, at der kommer 3 mio. personbiler til at betale for dette projekt allerede i åbningsåret?

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg synes, der kan være grund til lige at dvæle lidt ved trafikministerens besvarelse. Det ligger nu klart, at allerede da hr. Ikast var trafikminister, lå der forslag vedrørende landanlæggene fra A/S Øresundsforbindelsen på 5,5 mia. kr. Altså kæmpe overskridelser.

Så siger den nuværende trafikminister, at det nu kun er 4,4 mia. kr. Så er det, jeg spørger trafikministeren: Hvis det nu viser sig, at airside-tunnelen ikke bliver betalt af svenskerne, så ligger den vel inden for landanlæggene? Eller ikke bliver betalt af kyst til kyst-anlægget; så ligger den vel inden for landanlæggene? Det var 0,5 mia. kr. oveni.

Og så vil jeg spørge – og det er vigtigt også i forhold til det, hr. Ikast sagde: Opereres der ikke fortsat i A/S Øresundsforbindelsen med reserver på ca. ½ mia. kr.?

Lægger vi det hele sammen, så ender vi hokuspokus ved 5,5 mia. kr. – det, som A/S Øresundsforbindelsens bestyrelse sagde allerede umiddelbart efter lovens vedtagelse, og som den daværende trafikminister burde have informeret Folketinget om, for derved opstod der en helt ny politisk situation.

**Formanden:**

Jeg er nødt til at sige: Det er altså ikke hensigten, at forhandlingerne skal afvikles i form af korte bemærkninger allerede efter de første indlæg. Det er ikke hensigten med Folketingets forretningsorden.

Hr. Ikast får en kort bemærkning, og det bliver den sidste i denne omgang.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Jeg vil gerne gøre det meget kort og sige til hr. Gade: Jeg har opfyldt mine forpligtelser som minister ved at underrette Folketinget. At jeg har afstået fra at godtage disse tal som minister, det er jo det, jeg har meddelt Folketinget. Jeg har aldrig godtaget dem, og det kunne jeg som minister.

Og så vil jeg sige til hr. Bilgrav-Nielsen: Jeg tror stadig væk på prognosetallene; jeg tror oven i købet, de bliver noget større. Men det har jeg gjort hele tiden.

**Formanden:**

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.53

Mødet genoptaget kl. 13.00

**Meddelelser fra formanden:**

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Socialministeren (Karen Jespersen) har meddelt mig, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om social pension. (Nedsættelse af indtægtsgrundlag ved beregning af pensionstillæg).*

(Lovforslag nr. L 137).

**Skriftlig fremsættelse af forslag:**

**Socialministeren (Karen Jespersen):**

Jeg tillader mig herved at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om social pension. (Nedsættelse af indtægtsgrundlag ved beregning af pensionstillæg).*

(Lovforslag nr. L 137).

Regeringen tilkendegav allerede under behandlingen af lovforslaget om skatterreform og omlægning af de sociale pensioner (bruttoficer), at man var indstillet på at korrigere, hvis grupper med lav indkomst viste sig at blive utilsigtet ramt af reformerne.

Regeringen har allerede under behandlingen af lovforslaget rettet op på flere af de utilsigtede virkninger.

**[Socialministeren]**

Det samlede resultat er, at ud af samtlige ca. 802.000 familier med mindst én pensionist er der – før den lille realindkomstforbedring, der følger af den årlige satsregulering af pensionerne fra 1993 til 1994, der tillige giver dækning for udgifterne til grønne afgifter – 765.000 familier, der får fremgang i deres disponible indkomst, svarende til 95,4 pct. af samtlige.

Sammensætningen af grundbeløb og pensionstillæg i den sociale pension betyder, at mindre arbejdsindtægter hos ægtefællen kan medføre nedsættelse eller bortregulering af pensionistens pensionstillæg. Denne nedsættelse m.v. kan medføre, at den sociale pension bliver mindre i 1994 end i 1993.

I de fleste tilfælde modsvares det deraf følgende tab i disponibel indkomst hos pensionistægtefællen af en væsentlig større skatteletelse hos den arbejdende ægtefælle. Dette skyldes bl.a., at ikke bare pensionstillæg, men også skatteberegning er afhængig af ægtefællernes samlede indkomst.

Der er imidlertid en mindre gruppe af ægtepar, der kan få meget beskedne reelle forbedringer – eller i særlige tilfælde direkte tab – når familiens indkomst er sammensat af en social pension hos den ene ægtefælle og en forholdsvis lille arbejdsindkomst (f.eks. 150.000 kr.) hos den anden ægtefælle.

Regeringen ønsker med dette lovforslag at forbedre de økonomiske vilkår for disse familier.

Efter forslaget bortses der ved beregning af pensionstillæg til pensionister, der er gift med en ikkepensionist, fra de første 10.000 kr. af ægtefælleindtægter fra personligt arbejde, arbejdsløshedsdagpenge m.v. Efter fradrag af dette beløb bortses fra eventuelle indtægter, der overstiger 135.000 kr. Den del af indtægten, der overstiger 170.000 kr., henføres til indtægtsgrundlaget på almindelig vis.

Virkingen af dette forslag for familier, hvis indtægter alene er sammensat af social pension og en ægtefælleindtægt af den ovenfor nævnte art, er, at flere pensionister efter dette lovforslag vil modtage et fuldt pensionstillæg eller et større pensionstillæg end efter de vedtagne regler for 1994.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og bemærkningerne hertil, skal jeg på regeringens vegne anbefale forslaget til Tingets velvillige og hurtige behandling.

Man genoptog herefter behandlingen af dagsordenens punkt 31, der var:

**31) Forhandling om redegørelse nr. R 8:**

*Trafikministerens redegørelse af 7. december 1993 om anlæg af fast forbindelse over Øresund.*

(Redegørelsen anmeldt 7/12 93. Redegørelsen givet 7/12 93. Meddelelse om forhandling 7/12 93).

Forhandlingen genoptoges.

**Svend Heiselberg (V):**

Indledningsvis vil jeg gerne sige trafikministeren tak for redegørelsen, der jo i det væsentlige har karakter af et resumé og en konstatering af, hvad vi i forvejen vidste. Desuagtet er det jo vigtigt, at vi her i Tinget får lejlighed til at drøfte forløbet, for det er jo et projekt, der har samlet megen opmærksomhed, og som næsten alle har en mening om.

Men jeg kan ikke helt frigøre mig for den tanke, at for mange af dem, som har bragt sig i fokus i sagen om den faste forbindelse, er det et spørgsmål om at skaffe sig publicity, det være sig for visse politikere og såkaldte eksperter på alle niveauer. Det er nok mere det, der tæller, end det er deres overbevisning om, at det er en dårlig investering, vi er i gang med.

Jeg vil også tilføje, at større politisk plattenslageri end det, De Radikale også i denne sag har præsteret, skal man lede længe efter. Men det er jo ikke blot i denne sag. Vi vil opleve det senere i dag i forbindelse med spørgsmålet om Miljøagenturets placering, at de små radikale spillemænd puster sig op eller i hvert fald har gjort det. Vi ved, at de radikale taburetklæbere kun har ét i hovedet, nemlig at synliggøre sig i det politiske billede, men at de i øvrigt er totalt ligeglade med billedets kvalitet, for var de ikke det, ville de jo stå fast på deres synspunkt. De deltager i følgegruppens møder og har gjort det i hele det år, de har været med i regeringen, og på møderne i følgegruppen har de aldrig sagt et ord om projektet, men tilsluttet sig samtlige konklusioner. Det samme er tilfældet med redegørelsen her i dag, hvor de senere efter vedtagelsen af en dagsorden vil tage trafikministerens redegørelse til efterretning. Det kan man også godt, for arbejdet med Øresundsprojektet følger anlægsloven så præcist, som nogen har kunnet forestille sig, når man går i gang med et så stort projekt.

Efter anlægsloven og regeringsaftalen skal den endelige udformning af Øresundsforbindelsen ske under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret og teknisk og økonomisk rime-

[Svend Heiselberg]

ligt, så skadelige virkninger på miljøet forebygges, og den passus vil også blive efterlevet.

Den 9. juli 1993 sluttede den offentlige høring om forslaget til miljøkvalitetsmålsætningen samt kontrol- og overvågningsprogrammet vedrørende Øresundsforbindelsen, og senere har vi haft en supplerende af høringen, som sluttede den 12. november 1993. Dertil kommer Vattendumstolens udtalelse, hvor der bliver påpeget nogle ønskelige løsningsmodeller, som vi efter min opfattelse kan gennemføre, uden at der sker væsentlige ændringer i anlægslovens forudsætninger angående det økologisk motiverede, teknisk mulige og økonomisk rimelige.

I Venstre er vi indtil nu tilfredse med projektets forløb, og vi ser heller ikke noget grundlag for at tro, at de økonomiske forudsætninger ikke vil holde. Vi vil selvfølgelig med opmærksomhed følge de økonomiske forudsætninger, der med anlægsloven blev lagt til grund for Øresundsprojektet. Vi er ikke indstillet på, at staten senere skal gå ind i en medfinansiering, men at hele projektet fortsat skal være brugerbetalt inden for de ca. 30 år, der er forudsat.

Det er fortsat vores opfattelse, at projektet vil give hele hovedstadsregionen et tiltrængt løft med hensyn til beskæftigelsen osv. Vi tror også, at den faste forbindelse vil være af stor betydning for Kastrup Lufthavn og dens mange arbejdspladser. Vi er ligeledes af den opfattelse, at den faste forbindelse vil binde København og Malmø tættere sammen på alle områder, og vi tror, at når den faste forbindelse er en realitet, vil skeptikerne være glade for, at der var nogle, som tog ansvaret for vedtagelse af loven om den faste forbindelse over Øresund.

Med disse ord skal jeg sige tak til ministeren for redegørelsen og glæde mig over, at regeringens fire partier sammen med De Konservative og Venstre står bag projektet og ligeledes står bag, at der arbejdes videre med det eksisterende grundlag som beskrevet i redegørelsen. Og efter dagens debat vil regeringens små spillere afsløre sig som det, de er, nemlig nogle fuseraster.

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg har ved en tidligere debat ladet udtrykket »plattenslageri« passere uden påtale, men jeg vil alligevel ikke undlade at gøre opmærksom på, at det efter min opfattelse ligger lige

på kanten af, hvad formanden normalt vil lade passere i en politisk debat her i Folketinget.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Herefter kan jeg afkorte mit indlæg en del.

Når hr. Svend Heiselberg hidser sig op over Det Radikale Venstres engagement i dette projekt, kunne jeg godt tænke mig at høre hr. Svend Heiselberg forklare herfra, hvorledes hr. Svend Heiselberg – der jo fremstiller sig selv som en af de stærkeste vogtere af statskassen, især udgiftssiden – vil forhindre, at pengene fosser ud af kassen. Hvordan kan hr. Svend Heiselberg med troværdigheden i behold mene og fastholde, at dette projekt aldrig nogen sinde vil komme til at belaste skatteyderne?

Jeg vil gerne bede hr. Svend Heiselberg tage stilling til det udsagn, som miljøministeren tidligere er fremkommet med i et interview, og som er citeret her i dag, om, at når man er endt med, at trafikken over Øresundsforbindelsen skal betale for de danske landanlæg, er det på grund af simpel borgerlig bogføringskreativitet. Det vil jeg godt have hr. Svend Heiselbergs kommentar til. Og vil hr. Svend Heiselberg i dag afgive en forsikring om, at Venstre slår bak den dag, det er sandsynliggjort, at dette projekt ikke kan betales ved brugerfinansiering?

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at i Venstre tror vi på, at det nuværende budget vil holde. Hvis det var sådan, at vi ikke troede på det, ville vi selvfølgelig have reageret anderledes.

Nu forholder det sig sådan, at hr. Bilgrav-Nielsen parti giver udtryk for, at de ikke tror på det; men desto værre er det jo så, at de alligevel står bag regeringen og projektet og støtter det. Det synes jeg i hvert fald man kan kalde dobbeltmoral.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Hr. Svend Heiselberg ved godt – eller burde i hvert fald vide – at Det Radikale Venstre er modstander af dette projekt, og at vi har fremlagt dokumentationen for, at det ikke hænger sammen.

**[Bilgrav-Nielsen]**

Det er dybt afslørende for Venstres dobbelt-spil i denne sag, at man påstår, at det kan klares ved brugerfinansiering, og derfor forstår jeg godt, at hr. Svend Heiselberg har brug for dette voldsomme udfald, hvor han er nødt til at overskride Folketingets forretningsorden for at føre sit forsvaret på marken. Det afgørende er, at Venstre er ude på at snyde befolkningen og give udtryk for, at projektet kan finansieres ved brugerbetaling. Det ved man godt at det ikke kan, og det er lige så uetisk at føre dette synspunkt i marken som at skyde kronstyr med haglgevær.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Jeg vil gerne spørge hr. Bilgrav-Nielsen, om hr. Bilgrav-Nielsens parti ikke er medlem af regeringen. Regeringens rapport siger jo, at det kan løbe rundt, og at økonomien er effektiv.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Også jeg har lidt svært ved at forstå de udtalelser, som hr. Bilgrav-Nielsen er kommet med, men jeg har da forstået, at hr. Bilgrav-Nielsen gør sig store anstrengelser for, at hans parti fortsat kan blive i regeringen, uanset hvad han skal gå med til.

Jeg vil gerne sige, at med hensyn til de beregninger, som hr. Bilgrav-Nielsen henviser til, blev de jo grundigt tilbagevist i de sidste møder i følgegruppen. Økonomiministeren måtte jo også ud og forsvare det projekt, som regeringen stod bag, og dermed afvise de synspunkter, som De Radikale kom med, og det var der god grund til, må jeg sige til hr. Bilgrav-Nielsen.

(Kort bemærkning).

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

Så vidt jeg forstod hr. Svend Heiselberg, vil le Venstre heller ikke senere være indstillet på, at der skulle statsmidler ind til betaling af Øresundsbroen. Hvor vil man så få pengene fra, når man finder ud af, at indtægterne ikke kan betale renteudgifterne?

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg vil da gerne bede hr. Svend Heiselberg –

for god ordens skyld, for det må da også være en praktisk og behagelig ting for hr. Svend Heiselberg selv – om at stifte bekendtskab med den redegørelse, som vi drøfter i dag.

Der står faktisk på forsiden – og jeg indrømmer, at det er noget nyt i dansk politik – at nu er det rent faktisk anerkendt, at Det Radikale Venstre er modstander af dette projekt, uanset at vi er medlemmer af denne regering. Men det er jo en logisk historie, for der er et stort flertal, som især er sikret af Venstre, for dette projekt. Men vi opfordrer klart til i redegørelsen, at projektet tages op til en nyvurdering.

Jeg synes, hr. Svend Heiselberg skulle forsøge at forholde sig til virkeligheden. Det Radikale Venstre har ingen problemer med at deltage i et regeringssamarbejde med dette standpunkt, sådan som denne redegørelse er formuleret og med vort standpunkt indført i redegørelsen.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Det er jo rigtigt, hvad hr. Bilgrav-Nielsen siger, at det er en nydannelse, at vi har en sådan redegørelse fra regeringen, hvori der står, at nogle partier i regeringen i øvrigt mener, at det er noget sludder, der står i redegørelsen.

Men jeg kunne have lyst til at spørge både Venstres og De Konservatives ordførere, hvordan de senere på dagen, hvor der måske kunne komme en dagsorden – man kunne forestille sig, at den kom fra regeringen, men jeg ved det jo ikke endnu – som siger, at man skal tage redegørelsen til efterretning, og hvori det også præciseres, at to partier i regeringen rent faktisk synes, at argumenterne i redegørelsen er forkerte, i givet fald vil stille sig til en sådan dagsorden, der tager redegørelsen til efterretning.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Det er jo ret omkostningsfrit for både De Radikale og Kristeligt Folkeparti, når de får denne lille beskedne passus med i redegørelsen, hvor det siges, at det er Det Radikale Venstres og Kristeligt Folkepartis opfattelse, at Øresundsprojektet bør underkastes en uvildig nyvurdering. Men samtidig siger man, at ønsker partierne bag Øresundsforbindelsen ikke at følge denne opfordring, konstaterer Det Ra-

[Svend Heiselberg]

dikale Venstre og Kristeligt Folkeparti, at der arbejdes videre med projektet på det eksisterende lovgrundlag og som beskrevet i denne redegørelse.

Jeg må nok sige, at det er ret omkostningsfrit. Det er meget billigt efter al den kritik, som De Radikale er kommet med af hele projektet, når man alligevel sniger en lille bemærkning ind om, at man alligevel godt kan acceptere det hele. Det er typisk for De Radikale!

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Hr. Gade spørger mig, hvordan jeg ser på Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti. Det er sandelig ikke mit problem, det er regeringens problem. Vi er tilfredse med trafikministeren og miljøministeren og de to ministres redegørelser, også når de tager afstand fra alt, hvad Det Radikale Venstre har lukket ud de sidste par uger.

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Hr. J.K. Hansen for en kort bemærkning, og så nærmer vi os nok talerlisten igen.

(Kort bemærkning).

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

Det kan jo ikke komme bag på nogen, at da den nuværende regering blev dannet, gik der to partier ind i regeringen, som vi på forhånd vidste var imod denne forbindelse, som den er blevet foreslået. Det viste sig ved anlægslovens vedtagelse. Det er også helt klart, at da disse to partier gik ind i regeringen, erklærede de sig villige til, at man overholdt de aftaler, der var indgået med andre partier, før denne regering blev dannet, herunder altså Venstre og De Konservative.

Jeg synes, det er helt utilstedeligt, at man begynder at grave i sådanne ting her. Det står lysende klart – også i redegørelsen – hvordan man forholder sig i den situation. Det er jeg vældig godt tilfreds med, og jeg synes også, at K og V skulle være tilfredse med det.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg vil gerne sige tak til hr. J.K. Hansen for et forklarende bidrag til, hvorledes vi arbejder sammen i denne regering.

Det er jo lidt spøjst at høre hr. Svend Heiselberg udlægge teksten her, når man tænker på Venstres daglige attitude i den regering, som vi havde forud for den nuværende regering. Her var det nærmest en dyd, at Venstre daglig kunne føre sig frem på tværs af sin regerings standpunkter.

Men hr. Svend Heiselberg har et stort problem, som han gerne vil dække over ved at føre sig frem, som han gør i dag, nemlig at Venstre med sine traditionelle synspunkter om, at det offentlige ikke må være med i dette projekt, ikke kan forklare, hvordan det hænger sammen. Men for ikke at trække det for langt ud i denne omgang skal jeg i mit senere hovedindlæg komme tilbage til, hvorledes det egentlig ser ud med projektets økonomi, som især Venstre må tage hovedansvaret for.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg forstår, at hr. J.K. Hansen følte sig foranlediget til at komme De Radikale til hjælp, men det må mere være ud fra almindelig høflighed end særlig sagligt betonet. Jeg vil gerne spørge hr. J.K. Hansen, om det ikke er sådan, at det er hele regeringen, der viderefører aftalen om den faste forbindelse over Øresund.

**Gade (SF):**

Jeg undrede mig over at høre hr. Svend Heiselbergs synspunkt om, at man nu følger anlægsloven helt præcist, og at man fuldstændig sikkert tror, at projektet kan finansieres ved brugerbetaling. Det siger jo noget om det manglende forhold til virkeligheden, der præger nogle af bropartierne.

Må jeg så sige, at regeringens redegørelse ikke er særlig grundig. Den bagatelliserer problemerne og lægger op til, hvad jeg egentlig synes er det værste i den aktuelle situation, nemlig en forceret aftale med svenskerne inden jul. Dermed mener jeg også, at redegørelsen i øvrigt lægger op til yderligere at bryde de forudsætninger, der er fremlagt i det lovgrundlag, Folketinget tog stilling til.

Med det forløb, vi har haft indtil nu, og med redegørelsen lagt ved siden af, er der efter vores opfattelse brug for en nyvurdering, herunder selvfølgelig også en vurdering af det eneste rigtige alternativ, nemlig en boret jernbanetunnel. Men regeringen lægger altså op til i redegørelsen, at man inden jul kan få lavet en aftale med svenskerne om projektet.

**[Gade]**

Jeg har tidligere boret i spørgsmålet om miljøundersøgelserne angående vandgennemstrømningen, og det er altså ret deprimerende at konstatere, at regeringen mener, at man ikke skal vente, som jeg havde håbet at man ville. Men man skal ikke vente, man skal bare lave aftalen, og bagefter skal man se, hvad der skal til af afgravninger, og hvilken skade der vil ske på Øresund. Det havde dog været rimeligt, at man ville vente på resultatet af de miljøundersøgelser, det internationale ekspertpanel peger på som nødvendige.

Jeg vil godt spørge miljøministeren og trafikministeren: Hvad nu, hvis der kommer en henvendelse fra et andet land, f.eks. et af landene omkring Østersøen, hvor man ligesom det internationale ekspertpanel anbefaler, at de tredimensionale undersøgelser skal være tilendebragt, før man kan lave en aftale? Hvad vil man gøre, hvis der kommer en sådan henvendelse til den danske og den svenske regering? Der er jo en del lande rundt om Østersøen, som også har interesser i det spørgsmål, og hvad vil regeringen sige? Efter at have hørt debatten indtil nu, er jeg bange for, at den danske regering vil sige: I kan rende og hoppe, for vi har besluttet, at vi kan lave en aftale inden jul, hvis svenskerne ellers vil – hvad jeg nu ikke tror de vil – men det tror den danske regering altså, og så er man i øvrigt ligeglad med, hvilke resultater der kommer af undersøgelserne. Det er deprimerende at konstatere det, og man fortsætter i et alt for nedtrampet spor i denne debat.

Så viser redegørelsen også større usikkerhed om økonomien. Jeg har været inde på et par citater fra redegørelsen før, men jeg må i hvert fald have et svar fra trafikministeren på, hvorfor man nu skriver om endnu mere usikkerhed. Jeg vil gerne have uddybet den sætning, som er ny i forhold til det, vi tidligere har diskuteret:

»Opmærksomheden henledes på, at sådanne beregninger involverer størrelser (anlægs- og driftsudgifter, realrente, trafikudvikling og takster for vejtrafikken), der kan være overordentlig vanskelige at forudsige«.

Hvorfor har man taget de betragtninger ind, når man i forvejen har overskredet de beregninger af økonomisk art, der lå i lovforslaget? Hvorfor nævnes det her?

Jeg har især hæftet mig ved et bestemt tema, nemlig taksterne for vejtrafikken. Der står i re-

degørelsen, at der er usikkerhed om taksterne for vejtrafikken, og så er det, jeg bliver forvirret. Stod der ikke i anlægsloven, at det eneste, der ikke er tvivl om, netop er taksterne? Hvorfor skriver man så i redegørelsen, at der er tvivl om taksterne i fremtiden? Er man reelt ved at forberede sig på, at økonomien ikke hænger sammen, og at man derfor skal have lavet et trafikspring, eventuelt hjulpet på vej af lavere takster, så man kan argumentere for, at der kommer flere biler over Øresund?

Virkeligheden er jo – og det er det tredje, jeg gerne vil nævne – at allerede i dag skal der et trafikspring til, hvis lovens økonomiske forudsætninger skal holde. De sidste tal, som bl.a. er offentliggjort af Helsingør Dagblad, viser jo, at vi i dag står i en situation med mindre biltrafik, end da loven blev gennemført, og i fremtiden, hvor man må se i øjnene, at svensk og dansk lovgivning vil tilpasse sig hinanden, vil incitamentet til at køre i bil mellem Danmark og Sverige blive mindre, både når det gælder indkøbsstrafik og trafikken mellem arbejde og hjem. Man står altså i en situation, hvor trafikudviklingen er modsat den, man forudsatte, og hvad er regeringens konklusion så? Jo, så vidt jeg kan læse, åbner man mulighed for, at man kan rokke ved taksterne. Ministeren skal i hvert fald forklare, hvorfor man netop har nævnt taksterne.

Så vil jeg gerne lægge vægt på, at aftalen åbenbart skal bringes i orden i den periode, vi går ind i, altså de sidste uger inden jul. Jeg kan forstå, at man har diskuteret, om man kunne blive enige med den svenske regering, og jeg vil gerne have at vide fra ministeren, om det virkelig er rigtigt, at man på et så usikkert grundlag som det, der fremlægges her, har tænkt sig at lave en aftale med svenskerne.

Der kan bores mere i økonomien, men jeg vil slutte af med et enkelt område, der er knyttet til trafikudviklingen. Hvorfor er der ingen vurderinger af indtægterne? Hvorfor har vi ingen tal for, hvordan det vil gå med indtægterne? Udgiftssiden er overskredet, det kan vi f.eks. se på anlægsudgifterne. Men indtægtssiden har man ingen vurdering af, og det er helt klart, at her har regeringen et kæmpeproblem. Hvis man skulle tage de aktuelle trafiktal, skal man jo nedjustere indtægtssiden; men det vil man ikke, og så vælger man ikke at informere.

[Gade]

Redegørelsen er for ringe, og det eneste rigtige er efter vores opfattelse at lave en nyvurdering af hele projektet.

Jeg vil også gerne sige, at de partier, som ikke synes, der skal nyvurderes, men bare vil fortsætte og oven i købet lægger op til, at der kan blive tale om yderligere overskridelser, løber en betydelig risiko i forhold til loven. Det er klart, at vi – og jeg tror også mange uden for dette hus, som er modstandere af projektet – vil vurdere meget nøje, om lovens bogstav er overholdt i det fremtidige forløb. Jeg mener, at det forløb, man nu kaster sig ud i her, er af en sådan art, at regeringer, der vil styre den vej, får et ganske alvorligt problem med, om man fuldt ud overholder den lov, som det hele bygger på.

**Ole Donner (FP):**

Jeg skal indledningsvis takke ministeren for det, man kalder en redegørelse for anlæg af fast forbindelse over Øresund, og med det samme sige, at jeg ikke som hr. Ikast mener, at det er en grundig redegørelse, så vi kan ikke få særlig meget ud af den.

Men jeg synes alligevel, at der står nogle interessante ting i denne redegørelse. Bl.a. står der, at to af de nuværende regeringspartier, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti, stemte imod den faste forbindelse over Øresund. Baggrunden herfor fremgår af den tillægsbetænkning, som Folketingets Trafikudvalg den 9. august 1991 afgav over lovforslaget, og Fremskridtspartiet stemte som bekendt også imod ved den lejlighed.

Men så kommer det interessante. Det er Det Radikale Venstres og Kristeligt Folkepartis opfattelse, at Øresundsprojektet bør underkastes en uvildig nyvurdering, og hvor er vi enige med de to partier i den betragtning. Det er selvfølgelig det eneste rigtige.

Der står videre, at anlægslovens oprindelige projektforslag, KM 4.2, indebar en blokerende effekt på vandgennemstrømningen på ca. 2,3 pct. Ved den videre tekniske bearbejdning har det vist sig muligt at nedbringe denne blokerende virkning af selve anlægget til under 1 pct., svarende til det i høringsrapporten foreslåede kriterium for opfyldelsen af målsætningen om, at der ikke som følge af Øresundsforbindelsen må ske en ændring af det fysiske havmiljø og dermed det biologiske

havmiljø i Østersøen. Nu er det jo sådan, at Vattendumstolen sagde, at man skulle ned på en nulløsning, og derfor mener vi stadig – ligesom De Radikale og Kristeligt Folkeparti – at man må have denne nyvurdering.

Der står også, at man i nogle år efter anlægsfasen skal følge Øresunds vandmiljø og gennemstrømningen til og fra Østersøen for at skabe baggrund for en vurdering af, om de fastsatte målsætninger og vilkår overholdes. Men hvad nu, hvis de ikke overholdes? Så har man altså forbindelsen, og så siger man: Det var vel nok ærgerligt, for det skulle have været sådan og sådan; men sådan blev det ikke, og det kan vi ikke gøre noget ved nu, fordi vi har fået den faste forbindelse.

Der står også lidt om økonomi. I forhold til anlægslovens budgetoverslag er der tale om en stigning i budgettet for kyst til kyst-anlægget på 0,5 mia. kr. og for det danske landanlæg på 1,2 mia. kr., og hertil kommer en udgift på 0,5 mia. kr. til en airside-tunnel. Det vil sige, at vi altså lynhurtigt har en overskridelse på indtil videre 5-6 mia. kr.

Så står der noget meget fornuftigt: at de miljømæssige hensyn i begge lande tillægges en meget stor rolle, og med den nuværende viden samt resultaterne af den afsluttende høring bør kyst til kyst-anlæg udføres uden nogen blokerende virkning for vandgennemstrømningen som følge af den faste forbindelse. Ja, jeg skal love for, at det er et stort hensyn, og at det er virkelig betydningsfuldt, men der er altså ikke tid til at undersøge det. Man kører bare videre.

Man kan konkludere, at dette projekt ikke hænger sammen økonomisk, og at man overhører alle protester. Man gider dårligt svare på dem. Man tilsidesætter miljøkrav. Man tager ikke hensyn til, at kun 25 pct. af befolkningen ønsker denne forbindelse. Og hver gang økonomien skrider, laver man nogle nye prognoser. Så siger man: Vi får nok en lavere rente, eller: Vi får nok noget mere trafik, og så bruger vi i øvrigt nogle flere år til afskrivning; så passer budgettet igen.

Og hvad ender det med? Det ender med en alt for stor brugerbetaling og til sidst en skatteyderbetaling. Fremskridtspartiet kan under ingen omstændigheder tage denne redegørelse til efterretning.

**Sonja Albrink (CD):**

[Sonja Albrink]

Formålet med forbindelsen fortøner sig næsten i indlæggene i nyhedsmedierne gennem det sidste halve år om økonomi og miljø. Jeg er derfor glad for, at der i regeringens redegørelse, afsnit 4, er en beskrivelse af de trafikmæssige perspektiver ved en Øresundsforbindelse. Som i forbindelse med anlægsloven understreges det, at nedbrydningen af den eksisterende barriere gennem Øresund er en forudsætning for udviklingen i hele Øresundsregionen.

CD er i den forbindelse helt enig med regeringen i, at det er af væsentlig betydning, at der er valgfrihed for befolkningen mellem jernbane og vej. Jernbanen vil stå for en stor del af den daglige transport på tværs af Øresund og således være grundstammen i et effektivt, kollektivt trafiksystem. Men ethvert kollektivt trafiksystem har sine begrænsninger, og biltrafikken har med sin større fleksibilitet mulighederne for at udfylde de behov, som ikke kan udfyldes af banerne. Uden mulighed for biltrafik er det umuligt at forestille sig at de to sider af Øresund kan fungere som en samlet region. Samtidig skaber Øresundsforbindelsen forudsætninger for, at det nordiske jernbaneanet bliver en integreret del af et samlet europæisk jernbaneanet, så en større andel af transittrafikken fremover kan foregå på skinner.

For CD er det netop de samfundsmæssige gevinster ved en fast Øresundsforbindelse, der er i centrum. CD har aldrig forudsat, at forbindelsen skulle være en pengemaskine for staten, men er selvfølgelig tilfreds med, at forudsætningerne – selv om de diskuteres – om, at forbindelsen brugerfinansieres, holder.

Når det drejer sig om visioner og økonomi, er vi således i samme situation, som da anlægsloven blev vedtaget. Er der da ikke sket noget siden anlægsloven? Jo, vi har fået et bedre projekt. Som beskrevet i anlægsloven skulle den miljømæssige, tekniske og økonomiske optimering af anlægget fortsætte, og det har vist sig at være en god idé. Bestræbelserne på en yderligere optimering af anlægget pågår, og CD noterer sig, at det, hvad angår vandgennemstrømningen, er muligt at opnå en nulløsning i forhold til Østersøen, samtidig med at gravearbejderne i Øresund er miljømæssigt acceptable.

Spørgsmålet om miljøet i Øresund og Østersøen er væsentlige spørgsmål. Men de er også svære for ikkeeksperter at forholde sig til. Der-

imod er forholdene omkring beboerne på Amager nemmere at forholde sig til. Her er der sket en ekspropriation af 200 huse, hvor familier har måttet finde et nyt hjem. I betragtning af, hvilke indgreb en sådan ekspropriation betyder i folks hverdag, er det foregået utrolig stille og nemt.

Samlet har processen efter anlægslovens vedtagelse bekræftet, at Folketinget i 1991 tog den rigtige beslutning. Men alligevel må vi konstatere, at dele af pressen har formået at beskrive situationen, som om Øresundsforbindelsen endnu ikke er vedtaget. Dette er forkert; den overordnede beslutning er taget med anlægsloven og regeringsaftalen. Den proces, som vi har været igennem siden vedtagelsen af anlægsloven, er beskrevet i loven, og processen forløber planmæssigt i forhold hertil.

CD er glad for, at det med dagens debat er bekræftet, at et stort flertal står bag beslutningen, samt at der er brug for Øresundsforbindelsen.

#### **Bilgrav-Nielsen (RV):**

Det er jo korrekt, som den forrige ordfører sagde, at der er truffet en beslutning i Danmark om anlæg af en fast forbindelse over Øresund. Der er vedtaget en anlægslov i 1991, og det er muligt for den danske regering på dette grundlag at iværksætte byggeriet.

Men det er også klart, at når der er to parter, to lande, om at forestå et byggeri, er det ikke nok, at det ene land har besluttet sig. Det andet land skal også være med, før det egentlige byggeri kan gå i gang, og det er jo sådan, at man i Sverige endnu mangler en rigsdagsbeslutning for at få det endelige startsignal til at kunne gå i gang. Vi, der her i landet synes, at den danske beslutningsproces har været mangelfuld, må nok erkende, at det nu er op til svenskerne at tage stilling til, om dette projekt skal gennemføres. Det er med baggrund i den erkendelse, at Det Radikale Venstre har indledt et samarbejde med Centerpartiet i Sverige for at få gennemanalyseret det projekt, vi står over for, og det er en stor glæde for os at kunne konstatere, at det faktisk er det første egentlige nordiske fællesprojekt, nordiske partier har udarbejdet om en konkret anlægsopgave mellem to lande.

Vi har fået at vide af vores svenske venner i Centerpartiet, at der i Sverige endnu ikke er et eneste parti – bortset fra Centerpartiet – eller



[Billgrav-Nielsen]

et eneste regeringskontor, som selvstændigt har udarbejdet beregninger vedrørende Øresundsforbindelsens økonomi. Man har helt og fuldt holdt sig til, hvad Øresundskonsortiet har foretaget af beregninger. Det har indebåret, at det svenske Centerparti har sendt denne rapport, som vi har udarbejdet i fællesskab med dem, til den svenske rigsrevision, for at få rigsrevisionen til at tage stilling til, om dette dokument var holdbart i alle dets beregninger.

Resultatet af den svenske rigsrevisions gennemsyn af rapporten er, at rapportens konklusioner ikke kan antastes, når man tager i betragtning, hvad forudsætningerne – de, som er nedlagt i rapporten – er. Det vil altså sige, at regnestykkerne er korrekte. Det er vi selvfølgelig meget tilfredse med, for dermed undgår vi at blive mistænkeliggjort med hensyn til at bidrage til denne debat med materiale, som ikke er holdbart.

Især hr. Ikast og hr. Svend Heiselberg har nu et dokumentationsproblem, nemlig seriøst at kunne afvise de beregninger, vi har lagt frem. Det er derfor på den baggrund, man skal vurdere de to herrers indsats i debatten i dag: For det første en ulyst til egentlig at debattere grundlaget i beslutningen. For det andet verbale udladninger imod Det Radikale Venstre for at have dette andet og kritiske standpunkt til projektet.

Det notat, som Det Radikale Venstre og Centerpartiet i Sverige har udarbejdet, har taget udgangspunkt i det, som var lovgrundlagets forudsætning, nemlig forudsætningerne om økonomi, forudsætninger om trafiktal og anlægsudgifter på de to landanlægsprojekter og på selve kyst til kyst-anlægget. Den samlede konklusion er, at der ikke er basis for at antage, at trafikken på Øresundsforbindelsen er i stand til at betale for dette anlæg. Det er oven i købet sådan, at det seneste udspil, som er kommet fra dansk side, altså sammenskrivningen af Øresundsforbindelsens og Øresundskonsortiets beregninger – disse senest fremlagte dokumenter om økonomien i projektet – konstaterer, som vi allerede har forudset i den dansk-svenske rapport, at økonomien ikke er bæredygtig.

Det vil sige, at vi i Danmark i dag er i stand til at konkludere, at det grundlag, som Folketinget tog stilling på i 1991 med de anlægstal, der forelå, med de forestillinger, der forelå om

trafiktal, hvad det skulle koste at køre over forbindelsen, og hvad det skulle koste at etablere de danske landanlæg, ikke holder. Disse udgifter kan ikke afdrages over 30 år med en realrente på 5 pct. Altså lovgrundlaget, som Folketinget tog stilling til, er i dag uaktuelt. Det eksisterer ikke.

Så har man ment – og det vil jeg ikke anfægte fornuften eller sagligheden i – at det i dag er mere antageligt at regne med en realrente på 4 pct. end oprindeligt 5. Det kan da godt være. Jeg ville da gerne have, hvis det var sådan, at vi i de næste 30 år kunne være sikre på, at realrenten ikke ville overstige de 4 pct. Jeg vil ikke anfægte det regnestykke. Jeg konstaterer bare, at dette regnestykke var nødvendigt for at fastholde, at det var et projekt, der var i økonomisk balance.

I øvrigt har den svenske rigsrevision, som jeg før omtalte, tjekket vores rapport og sagt god for den. De har senere sagt, at de ikke mener, at 4 pct. er fornuftigt at regne med; i Sverige regner de med en realrente på 5 pct. Derudover har de sagt, at de mener, at de tal, som vi har indlagt i vores rapport om biltrafikken – og det er kun personbiltrafikken, vi her taler om, idet vi antager, at det er det grundlag, som de danske trafikksagkyndige oprindeligt spillede ud med – nemlig 2,3 millioner biler pr. år, er det mest sandsynlige. Det tal har hr. Ikast ved politisk manipulation opskrevet til 3 millioner for at få økonomien til at hænge sammen. Kreativ bogføring kaldte miljøministeren det, og jeg tror, han er tæt på sandheden.

Om disse tal siger den svenske rigsrevision, at de anser disse 2,3 millioner biler, som vi holder os til, og som var danske trafikeksperters skøn, for at være klart i overkanten af det sandsynlige. Det er altså den svenske vurdering. Dertil kommer nu, at man fra svensk side er i gang med milliardnyinvesteringer i en færgehavn i Trelleborg for at etablere en ny færgeforbindelse til Rostock, og fra Rostock mod Berlin er tyskerne i gang med milliardinvesteringer i et motorvejsnet. Man kunne spørge: Hvorfor mon? Fordi de regner med, at det bliver en ny hovedfærdselsåre til Skandinavien, i hvert fald mellem Sverige og det nye Tyskland, som det nu ser ud, efter at muren er faldet. Muren stod der jo stadig, da hr. Ikast opskrev sine trafiktal og forestillede sig, at al trafik ville gå ned til det gamle Vesttyskland.

**[Bilgrav-Nielsen]**

Det vil sige, at de tal, man har for godstransporten, for lastbiltransporten, formentlig heller ikke holder. Vi har ikke i den dansk-svenske rapport regnet på det; vi har kun holdt os til personbilerne. Vi har såmænd troet på, at dette med lastbilerne nok var rimeligt, men nu ved vi noget andet; der bliver ikke mange lastbiler til at bidrage til økonomien i den nye Øresundsforbindelse. Det er derfor, at vi i Det Radikale Venstre fastholder, at der er kun én anstændig udgang på hele dette fusk med tal og økonomi, og det er, at man iværksætter en ny undersøgelse af dette projekt. Og når vi taler om en nyvurdering, gælder det ikke bare, at man genvurderer realrente, trafiktal osv., men også at man forsøger at gennemregne, hvad alternative tekniske løsninger vil have af økonomiske aspekter og miljøaspekter. Det er vores opfordring.

Vi kunne sådan set godt i dag fremsætte et dagsordensforslag med denne opfordring, men det er helt nyttesløst, så længe der er 140 mandater, som stadig mener, at de talmaterialer og den beslutning, de har truffet, skal føres igennem til den bitre ende. Det er helt nyttesløst med en sådan afstemning, det erkender vi, og det har vi også noteret i den redegørelse, som ministeren nu har sat til debat. Det Radikale Venstre mener, at Folketinget hurtigst muligt, inden det er for sent, inden for mange milliard kroner er spildt i bygning af f.eks. danske landanlæg, erkender, at der må en nyvurdering til, således at vi kan få et ordentligt og sagligt grundlag at tage stilling på. Det kan være, man ikke vil, men jeg er ret sikker på, at så vil svenskerne gennemtvinge det.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Nu har jeg i så mange år hørt hr. Bilgrav-Nielsen udtalelser om, at mine tal er forkerte. Jeg vil gerne sige, at nu har jeg hørt hr. Bilgrav-Nielsen rose de tal, som Centerpartiet og Bilgrav-Nielsen har siddet og gravet fremovre i Sverige. Hvorfor kunne hr. Bilgrav-Nielsen ikke have taget nogle danske specialister?

Jeg vil gerne bede trafikministeren i Trafikudvalget redegøre for samtlige de tal, hr. Bilgrav-Nielsen har omtalt her i dag, således at vi kan få specialisterne vurdering af de tal, som Centerpartiet og hr. Bilgrav-Nielsen har forvirret dette Folketing med. Jeg vil gerne have en

uvildig specialistgruppe – hvis ministeren vil finde en sådan – der kan foretage disse beregninger, så vi kan få sandheden frem og ikke hele tiden skal høre, at en redegørelse fra de specialister og de danskere, der virkelig har forstand på at arbejde med broer, er forkert.

Vi ved alle i denne sal, at hr. Bilgrav-Nielsen kun vil have en boret jernbanetunnel, men denne jernbanetunnel kan ikke betales af andet end statskassen, og det ved hr. Bilgrav-Nielsen udmærket godt; derfor alt dette grus i maskineriet.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg vil gerne sige tak til hr. Ikast; det var lige, hvad jeg ønskede. Nu har vi fået den svenske rigsrevisions bedømmelse af de dansk-svenske tal, nu venter vi på en dansk bedømmelse. Jeg vil foreslå, at man sætter Transportrådet, som jo er det nærmeste, man kommer en uafhængig instans i Danmark, til at vurdere den økonomi, vi har beregnet os frem til i rapporten.

Dernæst er det jo interessant, at hr. Ikast nævner dette, for det er jo første gang, hr. Ikast interesserer sig for andres beregninger, bevæger sig ned fra de, jeg vil gerne sige politisk meget opskruede tal, som hr. Ikast jo i formiddags erkendte at han personligt indestår for.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg synes, at det ville være rigtigt, at trafikministeren forsøger at fortælle, hvordan han finder at tallene i det radikale oplæg hænger sammen. Hvis jeg husker rigtigt, er det jo sådan, at citybaneanlægget er med i det svenske anlæg i de beregninger, som man har lavet. Men vi må vel nok sige, at det er helt forkert, for det har jo ingenting med Øresundsanlægget at gøre. Hvorfor har man taget det ind i beregningerne?

Videre siger man så, at hvis man vil ned på en vandgennemstrømning på nul procent, beregner man, at det koster mellem 2 og 2½ mia. kr. Men redegørelsen nævner, at det højst drejer sig om 800 mio. kr. Man peger også på, at udviklingen i trafikken vil være dalende. Det er rigtigt, at den har været dalende, men den er igen stigende. Man nævner også, at taksten er

[Svend Heiselberg]

160 kr., men man har ikke taget højde i de beregninger, som man lavede, for en takstforhøjelse. Og så er der endelig realrenten, hvor man, som det har været omtalt, også har en helt andet beregning end den, vi lægger som saglig grund.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Jeg vil gerne have at vide af hr. Bilgrav-Nielsen, hvilke talstørrelser jeg har udtalt mig om i dag. Hr. Bilgrav-Nielsen har misforstået mit indlæg i formiddags og kommer med et indlæg om noget helt andet end det, hr. Gade og jeg talte om, og bringer lige pludselig nogle trafikalt ind, som jeg overhovedet ikke har kommenteret.

Det, vi talte om i formiddags, var landanlæggene i Danmark. Det var et spørgsmål om en bestyrelses fremlægning af et driftregnskab på 5,5 mia. kr., et regnskab, som aldrig er blevet godkendt af ministeren, og som er sendt tilbage til bestyrelsen til en ny udregning. Det har jeg vedgået – også i Trafikudvalget, hvor hr. Bilgrav-Nielsen har været til stede – så der er intet nyt under solen i det. Jeg har hele tiden erkendt, at tallet var overskruet, og det erkender jeg stadig væk. De tal, hr. Bilgrav-Nielsen kommer med, er mere urealistiske end nogen, jeg nogen sinde før har hørt. Og det siger slet ikke så lidt.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Da jeg hørte på hr. Ikast og hr. Svend Heiselberg, som var så interesseret i og gerne ville have nogle belysninger af Det Radikale Venstres og Centerpartiets tal, fik jeg den tanke – sådan bare et øjeblik – at det kunne være, de to herrer var seriøst optaget af at gå grundigt til værks og virkelig få det undersøgt.

Det varede kun et øjeblik, for så vågnede jeg op og lagde mærke til, at det jo ikke drejede sig om en nyvurdering af tallene. Men lige et øjeblik kunne man måske tro, at både Venstre og De Konservative faktisk godt kunne se fornufte – som jeg tror de fleste danskere kan – i, at projektet blev nyvurderet. Det er jo i virkeligheden også det, der afspejles i den dér søgen i Det Radikale Venstres og Centerpartiets tal.

Der er usikkerhed – og det siger vi jo også der er – men hvorfor skal den usikkerhed bruges til, at enhver diskussion skal udelukkes? Usikkerheden burde i stedet bruges til at se på det en gang til. Specielt bropartiernes ordførere har jo det problem oveni, at der er en lovtekst, som de efter min opfattelse bevæger sig på yderkanten af. Det vil sige, at de bevæger sig ude et sted, hvor de vil gennemføre noget, der er tæt på at være på kanten af loven.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Siden hr. Ikast i sin tid bestilte – politisk bestilte – nogle opskruede trafiktal, har der gentagne gange været ønske fra politisk side om, at disse tal skulle revurderes. Jeg mener også, at man fra Trafikministeriets side adskillige gange har stillet i udsigt, at der ville komme en sådan nyvurdering af trafikstrømmen. Det er egentlig mærkeligt, at de ikke er kommet, for alt andet er undervejs nyvurderet – anlægsomkostningerne osv.

Men det fremgår nu af den nye redegørelse til Folketinget, at det har man ikke ønsket at gå ind i. Jeg spørger mig selv: Hvorfor dog ikke? Kan det tænkes at have sammenhæng med, at det ikke er muligt i Danmark at opdrive nogen trafikekspertes, som vil lægge ryg til det tal, som politisk er fastsat til at være 3 millioner småbiler pr. år over denne bro? Jeg tror, det forholder sig sådan, men det glæder mig umådelig meget, at man nu ønsker at få en vurdering af den dansk-svenske rapport udarbejdet mellem Centerpartiet og Det Radikale Venstre. Det er jo en slags nyvurdering i det lille format. Så kan det være, vi kan komme videre.

Til hr. Svend Heiselberg må jeg sige, at når hr. Svend Heiselberg forsøger at skjule, at der er nogle store stigninger i budgetterne, så har hr. Svend Heiselberg et forklaringsproblem. Hvordan vil hr. Svend Heiselberg bære sig ad med at argumentere for, at svenskerne skal betale et stykke anlægsarbejde på den danske landside, nemlig denne airside-tunnel, som er en føring af en del af den faste forbindelse under et hjørne af Kastrup Lufthavn. Tror man virkelig, at man kan få svenskerne til at anse det for at være et anlæg, der ligger mellem de to kyster? Man må da være skruet sammen på en særlig måde, hvis man virkelig seriøst vil føre dette frem. Så det er 500 mio. kr., vi skal lægge til her!

[Bilgrav-Nielsen]

Dernæst blev nævnt nulløsningen med hensyn til vandgennemstrømningen. Den har man tidligere beregnet til at koste et sted mellem 1 og 2 mia. kr. Nu sætter man det meget lavere for ikke at få for høje budgettal.

Men hr. Svend Heiselberg har stadig det største forklaringsproblem!

(Kort bemærkning).

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

Jeg har tidligere sagt under en kort bemærkning, at allerede da denne regering blev dannet, lå det klart, at der var to partier, der gik ind i denne regering og – sammen med Socialdemokratiet – respekterede de aftaler, der var indgået, før denne regering blev dannet. Det bliver naturligvis respekteret fra begge sider. Så må man også som den, der er for, og den, der mener, at vi skal have denne forbindelse hurtigst muligt, have lov til at komme med nogle betragtninger.

Må jeg sige, at der er flere gange henvist til lovgrundlaget, og jeg kan love for, at vi også i Socialdemokratiet ønsker, at anlægsloven bliver overholdt både på det miljømæssige og det økonomiske område. Jeg vil gerne citere fra lovforslagets bemærkninger, hvor der på side 11 står:

»Vurdering af et så stort anlæg som Øresundsforbindelsen er forbundet med nogen usikkerhed, og erfaringerne viser, at markedsforhold inden for entreprenørbranchen har stor indvirkning på prisdannelsen. Erfaringer fra tilbudsgivning ved Storebæltsforbindelsen har været inddraget, herunder prissætning af bygherreomkostninger til administration, projektering, tilsyn m.v.«

Det står i anlægslovens bemærkninger, det bedes man altså holde sig for øje.

Jeg kan sige, at der her er tale om et anlæg, og på samme måde som Storebæltsforbindelsen vil dette anlæg til det sidste blive det, vi kalder optimeret, både hvad angår miljømæssige og økonomiske hensyn. Jeg mener, vi er kommet langt med de undersøgelser, der er foretaget; jeg mener også, vi er langt i de budgetmæssige betragtninger, der nu ligger på bordet. Derfor vil jeg som den, der er for, sige til dem, der er imod: Det kan I blive ved med at være, det er jeres fulde ret, men vi må så også have ret til at sige, at disse tal her holder.

Må jeg så bare til slut sige: Ja, det er rigtigt nok, der er – og det kan jeg forstå hr. Bilgrav-Nielsen respekterer – 140 for i denne sal; der er endnu flere på den svenske side.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg synes, det er meget relevant, at hr. J.K. Hansen fremdrager dette med usikkerheden, for dette er jo noget med skøn. Det var det også fra starten, og det er det stadig. Så er spørgsmålet, hvilke skøn der er de bedste. Men det, vi beder om, er bare, at man tager udgangspunkt i de virkelige forhold, som de er i dag. Hr. J.K. Hansen bliver nødt til at forholde sig til, at muren mellem Øst og Vest er nedbrudt, og at der nu formentlig kommer nogle trafikstrømme, der går helt andre veje end dem, man forestillede sig, da muren var der. Og når man i Tyskland planlægger en hovedfærdselsåre, som fører skibe fra Trelleborg til Rostock, må hr. J.K. Hansen have et problem med, at de lastvognstog, måske 850.000 om året, som han skulle have 800 kr. pr. stk. for på Øresundsforbindelsen, udebliver.

Hr. J.K. Hansen må også have et problem med, at hans miljøminister, hr. Svend Auken, for nogle uger siden i et interview i Politiken sagde: Nu er det slet ikke den dér trafik fra Sverige og langt ned i Europa, vi skal regne med. Nej, nu er det lokaltrafikken mellem Malmø og København. Hr. J.K. Hansen må da kunne give os en sikker forvisning om eller i hvert fald antyde, hvor han mener det bærer hen. Hvor store prisforskelle skal der egentlig til, før man kan få folk til at pendle mellem Malmø og København for 350 kr. pr. tur? Der skal en kæmpeprisforskel til. Den prisforskel er nu under udjævning, derfor falder trafikken mellem Danmark og Sverige. Og når Sverige engang bliver medlem af EU, går jeg ud fra, at der sker det med Sverige, som der er sket med andre lande, der kommer i EU: at prisforskellene nivelleres yderligere. Det vil sige, at der set ud fra prisforskellene bliver langt mindre trafik end den, som hr. J.K. Hansen – men især hr. Ikast – har gjort sig til ridder af.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Hr. J.K. Hansen, synes jeg, fik antydet, at

[Gade]

fordi der er 140 stemmer for nogle tal, er de de rigtige. Jeg vil gerne bringe hr. J.K. Hansen ud af den vildfarelse. Det, vi diskuterer her, er realiteter og ikke spørgsmålet om, at 140 kan vedtage nogle tal, som de kalder realiteter. Det sidste oplever vi ret meget i denne debat, men det er det første, vi burde interessere os for at komme dybere ned i; desværre ser det ikke ud til, at hr. J.K. Hansen bidrager til det.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Om det ikke lykkes igen i dag at få en af hr. Bilgrav-Nielsens tårepersende historier om den svenske trafik! I den tyske Landesverkehrs-plan, som blev udformet i 1991 og var til høring i perioden 1988-91, var disse beregninger og tal, hr. Bilgrav-Nielsen står og slynger om sig med som nye, han lige har fået af Centerpartiet, med. Læs Landesverkehrs-planen; dér kan man se, hvordan hele opspillet var! På daværende tidspunkt fremhævede Bonn nødvendigheden af Øresundsforbindelsen for jernbanedelen i Europa, ikke mindst for det Highspeed Train System, som hr. Bilgrav-Nielsen selv går ind for, og for afviklingen af hele biltrafikken. Jernbanetrafikken som nr. 1 og biltrafikken som nr. 2. Alt det sludder med de store færges har vi kendt i alle årene; der er intet nyt under solen.

(Kort bemærkning).

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

Jeg skal såmænd ikke forsøge at omvende hr. Gade. Jeg synes heller ikke, at hr. Gade bringer ret meget nyt. Det er altså hele tiden noget gammelt noget, som hr. Gade tager frem. Nu tages så Helsingør Dagblad til indtægt for, at trafikken på Helsingør-Helsingborg-overfarten er faldet på det sidste. Det ved vi godt, og det er der en vis grund til, nemlig stagnationen i den svenske økonomi. Jeg har også hørt, at en færgemand, der absolut vil sejle over Østersøen fra Trelleborg, kommer med nogle synspunkter, og dem får vi jo mange af i denne tid. Jeg synes ikke, at man skulle tage alt det, som kommer, for pålydende, for nogle har særinteresser, og det har man naturligvis i Helsingør og i Trelleborg. Jeg må bare sige – og det er *min* tro, og den kan hverken hr. Gade eller andre tage fra mig – at når broen kommer, vil den

også blive brugt. Den vil blive brugt til den lokale trafik, og den vil også blive brugt til den internationale trafik – ikke mindst for så vidt angår jernbanen.

Jeg synes, at man hele tiden glemmer, at vi altså sammen med dette anlæg får en 18 km lang jernbane, som vil forbedre den danske infrastruktur vældigt meget.

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

Kristeligt Folkeparti er stadig imod Øresundsforbindelsen, og det fremgår tydeligt af dagspressen, at det er de fleste andre også.

Vi mener, at Øresundsforbindelsen er udtryk for en forkert udvikling af samfundet. Vi mener ikke, at vi skal sætte alting i stå eller ønske os tilbage til stenalderen, men at vi realistisk skal vurdere, hvad der vil være en rigtig, bæredygtig udvikling for os og vore efterkommere.

Der kan være meget, der taler for en fast forbindelse over Øresund, men dog ikke nær så meget, som de fire brobyggerpartier forestiller sig. Her tænker jeg især på trafikmængden, for alene prisen for at passere vil forhindre, at samfundene forenes i den grad, man forestiller sig, og som må ligge til grund for de meget optimistiske trafikprognoser.

Vi ville gerne have taget ansvaret for en tunnelforbindelse. Hvad der skulle igennem den tunnel, kunne man diskutere, men det er en kendsgerning, at hvis vi vil fremme en udvikling af banedriften, så en større mængde af gods- og persontrafik sker på bane frem for på landevej, og det er vel stort set alle enige om, skal vi sørge for at udbygge mulighederne for, at togdriften kan fungere effektivt. Togdrift er den miljømæssigt mest forsvarlige transportform, og den er særdeles økonomisk i store byområder med store transportbehov, ligesom togdrift er den mest fornuftige transportform for personer og gods over lange afstande, hvor man af tidsmæssige grunde ikke kan bruge skibstransport.

Det er ikke hensigtsmæssigt at overføre tog med færges. Vi har tilstrækkelig mange års dårlige erfaringer i Danmark med den slags; togdrift kræver faste forbindelser.

Biltog er en god ting over lange afstande. Om det vil være fornuftigt over så korte afstande som under Sundet er vist ikke undersøgt tilstrækkeligt, men ellers kan vi sagtens klare os med nogle effektive færges til nogle af bilerne;

[Ole M. Nielsen]

på de lange stræk vil biler på tog være en god idé.

Jeg er klar over, at en togtunnel ikke vil kunne betale sig, men det er vi helt sikre på at det aktuelle projekt heller ikke kan. Omkostningerne holder ikke, og trafikprognoserne holder ikke. Med en togtunnel alene ville vi kunne få et projekt til en langt lavere pris og et underskud, som i hvert fald ikke ville være større end det, vi får på denne måde.

Som det tydeligt fremgår af første side i redegørelsen, har vi hverken lod eller del i projektet. Vi konstaterer, at de fire partier, der ønsker broen, fremturer, og det er jo dejligt at høre, at Venstre og De Konservative er så tilfredse med Socialdemokratiet; det er vi også, men på andre områder. Vi kan jo ikke fratage disse partier, hvoraf de to er vore regeringspartnere, troen på, at tallene holder, men vi tror ikke på det.

De fire partier vil sikkert komme i den situation, at de må komme til Tinget og bede om penge til betaling for overskridelserne eller til dækning af underskuddet, fordi trafikprognoserne ikke holder. Det vil hr. Svend Heiselberg ganske vist ikke, men jeg fik ikke noget svar på, hvor hr. Svend Heiselberg til sin tid vil hente pengene; et eller andet sted skal de jo komme fra.

Vi lover ikke, at vi til den tid vil undlade at fremgrave gamle beslutningsreferater, udtalelser osv., og de er såmænd nok ikke blevet så gamle til den tid. Det er der bare ikke meget sjov ved; vi ville meget hellere, at man nu tog projektet op til en ny og uhildet vurdering. Hvis de fire partier derefter stadig skulle ønske projektet gennemført til f.eks. en 50 pct. højere pris end den oprindelig antagede eller efter en realistisk vurdering af trafikken, der viste en kraftig reduktion af denne, så de altså erkendte behovet for statsmidlerne, så o.k., for det har de partier ret til, når de har besluttet sig på et ordentligt grundlag.

Det er i orden, at et flertal ønsker en bro, og at man ønsker at tage ansvaret for omkostningerne – også de miljømæssige – men vi synes, at man burde tage beslutningen på et bedre grundlag end det, der eksisterer.

#### **Miljøministeren (Svend Auken):**

Jeg tror, det er karakteristisk for udviklingen i debatten om Øresundsforbindelsen, at miljø-

et ikke spiller den samme rolle nu, som det gjorde ved debattens start, og det hænger naturligvis sammen med, som det også fremgår af redegørelsen, at der er taget meget, meget vidtgående hensyn til miljøet i forbindelse med både undersøgelser og forhandlinger om udformningen af forbindelsen, hvor både svenske myndigheder, den svenske offentlighed, danske myndigheder og den danske offentlighed har ydet vigtige bidrag.

Det er klart, at en stor del af den danske offentlighed har været meget kritisk over for selve projektet, og det kan derfor virke paradoksalt, når jeg benytter denne lejlighed til at sige de mange kritikere tak for, at de har holdt gang i miljøsynspunktet og hele tiden har underkæstet os det pres, der for mig er helt naturligt, nemlig at denne forbindelse i et og alt skal være miljømæssigt tilfredsstillende.

Vi er faktisk i dag nået frem til et resultat, som jeg håber vi om føje tid kan præsentere for de to regeringer i de afsluttende forhandlinger. Det lever fuldt ud op til de miljøpolitiske mål, vi i øvrigt bekender os til i dansk politik, og som for den nuværende regering er helt afgørende.

Det helt centrale miljøspørgsmål knytter sig naturligvis til vandgennemstrømningen – altså hensynet til Østersøen – og de nødvendige gravearbejder, som vi af hensyn til nærmiljøet i Øresund ønsker at begrænse. Regeringen er indstillet på at sikre gennemførelsen af en matematisk nulløsning, forstået således, at der ikke må ske en ændring af vandgennemstrømningen i Øresund og i ilt- og salttilførslen til Østersøen som følge af Øresundsforbindelsen. Gennemstrømningen beregnes med tredimensionale modeller på baggrund af måledata før påbegyndelsen af anlægsarbejdet og for hele anlægsperioden. Det er altså ikke nok for os at gennemføre målinger på et modelgrundlag, men afgørende, at der sker en løbende monitorering af anlægget gennem fortsatte målinger, sådan at vi kan være helt sikre på, at vi lever op til den nulgennemstrømningsmålsætning, jeg nævnte før, og således, at vi også sikrer, at der ikke bliver gravet mere op end nødvendigt for at opfylde denne målsætning. Dermed følger regeringen de anbefalinger, som det internationale ekspertpanel er kommet med. Lad mig her understrege, at udarbejdelsen af det tredimensionale modelgrundlag, som sker i over-

**[Miljøministeren]**

ensstemmelse med ekspertpanelet, forventes færdigt i juli 1994 og altså i god tid, før de konkrete anlægsarbejder begynder.

Arbejdet med at miljøoptimere forbindelsen er nu så langt fremme, at der er en realistisk mulighed for at bringe den blokerende virkning af selve anlægget ned mod 0,5 pct. Dermed kan nulløsningen opnås med væsentlig mere begrænsede afgravningsmængder end tidligere forudsat. Jeg glæder mig også i den forbindelse over, at det er muligt at sikre, at den sedimentspredning, der bliver i forbindelse med anlægget og med kompensationsafgravningerne, bliver så beskeden, som tilfældet er. Vi regner således med, at de samlede afgravninger på dansk side kun bliver ca. halvdelen af de mængder, som det ville have været nødvendigt at afgrave, hvis det oprindelige projekt skulle udformes som en nulløsning; på svensk side vil afgravningerne være nogenlunde uændret.

Jeg tror, at det var hr. Gade, der under debatten måske lidt retorisk gjorde gældende, at der ikke var noget svar på det spørgsmål, han stillede, nemlig om vi vidste, hvor store mængder der skulle afgraves. Jeg kan til hr. Gade sige, at forudsætter vi, at miljøoptimeringen af selve anlægget bevæger sig ned mod 0,5 pct., skal der graves ca. 4 mio. m<sup>3</sup> materiale væk, og det er altså ca. halvdelen af, hvad der ville have været nødvendigt, hvis man skulle have opnået en nulløsning med det oprindelige anlæg.

Når jeg siger cirka, hænger det selvfølgelig sammen med, at vi skal nyttiggøre både de konkrete målinger på modelgrundlaget og de løbende i forhold til selve anlægget, så vi kommer til at grave lige nøjagtig så tæt, det overhovedet er menneskeligt muligt at komme, på de mængder, der er nødvendige for at opfylde nulmålsætningen.

Optimeringen af anlægget gør det altså muligt samtidig at opnå fuld sikkerhed for en nulløsning for Østersøen og begrænsede afgravninger i Øresund. Effekter i Øresund kan ikke undgås, men der vil være tale om begrænsede og midlertidige effekter, og det er godt, for det er to store bysamfund, der bor på hver sin side af Øresund, hvor forbindelsen skal bygges.

Det er regeringens hensigt at lade ekspertpanelet fortsætte, så det også kan bidrage til det arbejde med et kontrol- og overvågningsprogram, som skal sikre, at de opstillede miljø-

målsætninger fuldt ud opfyldes. Regeringen forventer, at der etableres en fælles dansk-svensk tilsynsorganisation, der forestår programmet.

Under de igangværende drøftelser med den svenske regering har vi tilkendegivet, hvordan vi fra dansk side er indstillet på at leve op til de anbefalinger, som f.eks. den svenske Vattendomstol er kommet med.

Det er regeringens forventning, at Sverige og Danmark kan nå frem til en endelig afklaring af disse spørgsmål inden årets udgang.

**Trafikministeren (Helge Mortensen):**

Lad mig indledningsvis påpege, at vi er nået til et meget vigtigt tidspunkt i arbejdet med den faste forbindelse over Øresund.

Arbejdet med de danske landanlæg er gået i gang på basis af regeringsbeslutningen den 7. april i år. Den danske høring vedrørende kyst til kyst-forbindelsen er afsluttet. Den svenske miljøprøvnings er ligeledes afsluttet, og endelig foreligger hovedkonklusionerne fra det internationale ekspertpanel. Fra selskaberne har vi modtaget anlægsbudgetterne for såvel kyst til kyst-anlægget som de danske landanlæg.

Der skal nu træffes nogle centrale beslutninger om Øresundsforbindelsens kyst til kyst-anlæg, som Danmark og Sverige skal være fælles om. Det drejer sig dels om de miljømæssige vilkår, der stilles til selve anlægget, dels om anlæggets nærmere udformning.

Disse to forhold er tæt knyttet til hinanden. Det er miljøvilkårene, der sætter rammerne for de anlægstekniske løsninger, og det er gennem optimering af anlægget, at man sikrer en miljømæssigt rigtig løsning under skyldig hensyntagen til, hvad der er teknisk muligt og økonomisk rimeligt.

Jeg skal ikke gentage oplysningerne fra redegørelsen, men i stedet gøre nogle supplerende bemærkninger og søge at besvare de stillede spørgsmål.

Jeg vil starte med anlæggets udformning og vandgennemstrømningen. Selv om miljøministeren præcis har været inde på dette område, finder jeg det alligevel væsentligt her at nævne, at det vil være muligt at etablere en fast forbindelse uden nogen konsekvenser for Østersøens vandmiljø gennem en fortsat optimering af anlægget og med begrænsede kompenserende afgravninger, således at det undgås, at Øre-

**[Trafikministeren]**

sundsforbindelsen blokerer for vandgennemstrømningen. Det er altså en kendsgerning, at et anlæg som det, der er aftalt og projekteret, kan lade sig etablere under hensyn til miljøet.

Det helt centrale spørgsmål i de økonomiske forudsætninger i anlægsloven er, at forbindelsen fuldt ud skal betales af brugerne. Det vil naturligvis afhænge af den samlede anlægsudgift, af betalingernes størrelse og endelig af realrenten, men selskabernes budgetter viser, at det er realistisk, at anlægget fuldt ud kan tilbagebetales gennem brugerbetaling. Det har hele tiden været klart, at der knytter sig en ikke ringe usikkerhed til både udgiftssiden og indtægtssiden i et sådant projekt som den faste forbindelse over Øresund. Det skal jeg ikke skjule, og det har jeg ikke skjult; i øvrigt er det naturligt, at et projekt af dette omfang vil have usikkerhed knyttet til sig.

Jeg kan konstatere, at nogle af ordførerne reelt ikke vil acceptere, at der er en sådan usikkerhed. De kræver nærmest, at man beviser, at alle de økonomiske forudsætninger og skøn vil holde; specielt har hr. Gade formuleret det i et spørgsmål til mig under debatten, men jeg må sige, at det ikke er mange af de spørgsmål, som er rejst her, der ikke også tidligere har været diskuteret.

Jeg må sige til hr. Gade, at de forudsætninger, som indgår i redegørelsen, er en sammenkrivning af de forudsætninger, der er i bemærkningerne til anlægsloven. På side 11 nævnes, at vurderinger af et så stort anlæg som Øresundsforbindelsen er forbundet med nogen usikkerhed, og at erfaringerne viser, at markedsforholdene inden for entreprenørbranchen har en stor indvirkning på prisdannelsen. Med hensyn til trafikken og trafikprognoser fastslås det, at der også dér er tale om en betydelig usikkerhed, fordi det er vanskeligt at prognosticere de fremtidige trafikudviklinger.

Vedrørende betalingen, hvor udgangspunktet er billetprisen fra Helsingør til Helsingborg, som er opgjort til en gennemsnitspris i anlægslovens bemærkninger, der giver et rundt tal på 150 mio. kr., konkluderer man, at med de nævnte forudsætninger om trafikomfang, takster, anlægsudgifter samt driftsindtægter vil anlægget kunne afskrives på mindre end 30 år.

Jeg vil gerne understrege over for hr. Gade, at de forbehold og den usikkerhed, der tilkendegives for så vidt angår takst, anlæg, forrent-

ning osv., også til fulde indgår i anlægslovens bemærkninger, hvor konklusionen er, at under de forudsætninger er det muligt at opretholde en tilbagebetaling på ca. 30 år.

Det er præcis de samme forudsætninger, som indgår i selskabernes budgetter. Derfor er der god grund til at notere sig, som det er gjort i redegørelsen, at disse budgetter ligger inden for de forudsætninger, der var ved anlægslovens vedtagelse.

Med hensyn til realrenten er der også her tale om, at den er inden for anlægslovens rammer, idet der forudsættes 4-5 pct. i realrente.

Til diskussionen om trafikken i øvrigt vil jeg sige, at der er ingen tvivl om, at broen vil få både lokal, regional og international betydning. Specielt på jernbaneanrådet tror jeg at den vil få en international betydning, og på vejdelene vil den også få en betydelig lokal og regional betydning.

Jeg er selvfølgelig bekendt med, bl.a. fordi hr. Gade tidligere har stillet spørgsmål om det, ligesom det også er fremdraget i debatten i dag af Det Radikale Venstre, at der i øjeblikket er en midlertidig afmatning af trafikken på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Den er i øvrigt på vej op igen, men jeg vil gerne understrege, at ingen – formentlig heller ikke hr. Gade – vil kunne anlægge en så kortsigtet prognose på et anlæg af den størrelse, som der er tale om imellem Helsingør og Helsingborg, hvor trafikken bestemt er præget af en diskontinuitet, en rentenedsættelse osv.

DSB's betaling har også været inddraget i debatten. Jeg finder, at det er rimeligt at fastholde de 150 mio. kr. i aftalen mellem Danmark og Sverige for kyst til kyst-anlægget; for landanlæggene er det forudsat, at DSB skal betale en afgift svarende til DSB's nettofordele ved anlæggets ibrugtagning. I begge tilfælde er der tale om faste beløb, der kan kalkuleres med, og det gør, at DSB kan øge sin brug af både kyst til kyst-forbindelsen og det danske landanlæg uden at skulle betale mere.

Det, jeg synes er interessant i forbindelse med diskussionen om DSB's, om jernbanernes, betaling til den faste forbindelse over Øresund, er, at hvis vi forsøgte at foretage den beregning, at DSB inden for en periode på 30 år skulle betale de faktiske anlægsudgifter, og vi indkalkulerede, at landanlæggene udgør 80 pct. – det er i overensstemmelse med de fakti-



**[Trafikministeren]**

ske forhold – og at man for kyst til kyst-forbindelsen skulle betale og forrente halvdelen af anlægget, ville man over en 30-årig periode komme til at betale yderligere 250 mio. kr. om året. Det ville blive konsekvensen, hvis jernbanelenen skulle betale og forrente alt jernbaneanlæg på denne forbindelse inden for en periode på 30 år. Jeg tror, det er vigtigt at anskue DSB's og de svenske jernbaners situation således, at den er fordelagtig, fordi de for den samme pris oven i købet kan øge jernbanetrafikken; jeg har heller ikke fra hverken hr. Gade eller andre set en imødegåelse af, at jernbanen har sine fordele.

Jeg vil gerne understrege, at dette altså er med en kombineret forbindelse. Hvis vi tænkte os, at der alene blev tale om en jernbaneforbindelse, og at udgiften dertil var bare det halve af udgifterne i dag, ville der blive tale om, at der skulle ydes et utroligt stort bidrag af DSB, og det vil sige statskassen.

Må jeg konkluderende sige om de beregninger, selskaberne har foretaget på grundlag af anlægsloven, at de på ingen måde kan kritiseres for ikke at være realistiske og inden for anlægslovens rammer. Det er ud fra anlægslovens forudsætninger, der hele vejen igennem er regnet med større eller mindre sikkerhed, men for landanlæggenes vedkommende med en stor sikkerhed, for kyst til kyst-anlæggets vedkommende med en større usikkerhed, fordi det ikke er færdigt, og fordi de endelige beslutninger dels om anlæggets tekniske udformning, dels om de kompenserende afgravninger ikke er truffet. Det fremgår af de samme budgettal, at der her er en usikkerhed, og jeg vil gerne understrege – hvilket også fremgår af den redegørelse, jeg har givet Folketinget – at i den værst tænkelige situation kan det komme til at påføre kyst til kyst-forbindelsen en udgift på 800 mio. kr. Det kan antages at blive mindre, men det afhænger til syvende og sidst af den tekniske udformning og de kompenserende afgravninger.

Jeg må have lov at svare hr. Gade på spørgsmålet om, hvorfor vi nu forcerer denne aftale, og – det var det afsluttende spørgsmål – om vi havde tænkt at indgå en aftale med svenskerne inden jul.

I begge tilfælde er svaret bekræftende, og jeg vil gerne henvise til, at det jo heller ikke er noget nyt. I SF's, Det Radikale Venstres og Kri-

steligt Folkepartis betækningsbidrag til til-lægsbetænkningen forud for tredjebehandlingen af anlægsloven gør man faktisk opmærksom på det forhold, at der nu indledes for-handlinger.

Der står i artikel 7 i regeringsaftalen, at det påhviler Danmark og Sverige at sikre, at arbejdet med Øresundsforbindelsen tilrettelægges således, at anlægsarbejderne kan påbegyndes inden år 1993. Det har været forudsætningen fra både dansk og svensk side under hele forløbet, at vi også i dette tidsperspektiv kunne leve op til aftalens forventninger om en beslutning. Det har i den tid, hvor jeg har været trafikminister, og også hver gang, vi har mødtes, været det udgangspunkt, man har haft fra svensk side.

Som jeg sagde i indledningen af min svarrunde, finder jeg, at tingene nu er afklaret og belyst, og at vi under en fortsat drøftelse med Sverige i de kommende dage og uger også vil kunne tilrettelægge det videre forløb og træffe de endelige beslutninger på baggrund af de oplysninger, som nu foreligger.

Må jeg til hr. Ole Donner have lov til at gøre bare den enkelte bemærkning, at jeg må afvise synspunktet om, at hver gang økonomien skridder, laver man bare nye budgetter. Rent faktisk er det sådan, at forudsætningerne for selskabets budgetter er nøjagtig de samme, korrigeret for den nye viden og den rent faktiske oplysning om omkostningerne på landanlæggenes og på kyst til kyst-forbindelsen.

Jeg synes, det er en lidt for flot bemærkning i forhold til, at udgangspunktet er anlægslovens forudsætninger.

Så vil jeg til hr. Ikast sige, at jeg skal gerne forsøge at levere en analyse af Det Radikale Venstres og Centerpartiets beregninger. Men det forudsætter også, at vi har forudsætningerne for de beregninger, som er foretaget. Et par stykker af dem kender jeg godt, og de giver en forskel i forhold til selskabernes budgetforslag. Det ligger i, at man har indkalkuleret en city-tunnel til ca. 3,5 mia. kr., om jeg husker rigtigt, på den svenske side, som altså ikke er med i de danske oplysninger. Udgifterne til kompensationsafgravninger er også større end dem, der er forudsat fra dansk side.

Men under den forudsætning, at vi også har adgang til basisoplysningerne, vil jeg gerne forsøge at gøre dette. Men jeg vil gerne under-

## [Trafikministeren]

strege allerede nu: Hvad enten det drejer sig om selskabernes budgetter, eller det drejer sig om alle de andre økonomiske beregninger – miljøberegninger og andre konsekvenser, trafikprognoser, takster – er det forudsætningerne, der er afgørende for, at man kommer til et forskelligt resultat. Og det må på forhånd ikke kunne overraske nogen, at ved at tage forskellige forudsætninger kommer man til forskellige resultater.

Hr. Ole Donner pegede meget tidligt i debatten på opinionsundersøgelserne. Jeg vil bekræfte, at vi i maj 1988 i en Observaundersøgelse i Jyllands-Posten om Storebælt havde en positiv holdning på 34 pct. og en negativ holdning på 44 pct. Det var klart, at man ikke ønskede en Storebæltsforbindelse. Men i senere analyser har der konsekvent været en stigende tilslutning til Storebæltsforbindelsen, og i øjeblikket er der 60 pct. af danskerne, der er positive, og 22 pct., der er negative.

Jeg vil tro, at hvis man på Lillebæltsforbindelsen havde en tilsvarende analyse fra tredidderne frem til nu, ville den have fulgt samme tendens, nemlig at trafiklanlægget og dets muligheder blev accepteret, i det omfang det blev synliggjort.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Trafikministeren nævner nogle meget interessante tal fra nogle meningsmålinger, der viser, hvor stor tilslutning der er til Storebæltsforbindelsen.

Det er jo meget interessant, når man tænker på, hvad hr. J.K. Hansen tidligere på dagen sagde, da jeg kom med nogle bemærkninger om, at der var foretaget en meningsmåling, hvor kun 25 pct. gik ind for, at der skulle laves en Øresundsforbindelse. Hr. J.K. Hansen sagde nogenlunde: Ja, fordi der er spurgt en smule mennesker om det, det kan man ikke regne.

Men nu siger ministeren: Det er noget helt andet med Storebælt. Der kan man godt regne det.

Men hvis nu man havde fulgt Fremskridtspartiets forslag og lavet en folkeafstemning, så havde man været fri for at skønne om de tal. Så kunne man have fået de helt præcise tal. Men det tør man ikke. Det skulle man have gjort.

Så sagde trafikministeren, at jeg påstod, at når økonomien skred, justerede man bare budgettet. Det passer ikke, siger trafikministeren.

Kan ministeren så her fra talerstolen nævne bare ét eksempel på, hvor man har justeret økonomien, uden at det har været, fordi budgettet var skredet?

**Gade (SF):**

Det, jeg kritiserer trafikministeren for, er ikke, at man har arbejdet med en bestemt tidsplan. Det, jeg kritiserer ministeren for, er, at man ikke lader sig påvirke af de anbefalinger, der kommer, og at man ikke vil se resultatet af målingerne – først og fremmest de målinger, som ekspertpanelet anbefaler – før man laver aftaler med svenskerne.

Jeg står her med Berlingske Tidende fra i dag, hvor den svenske miljøminister er citeret, og han siger bl. a.:

»Man må altid have mulighed for at udskyde en beslutning.«

Det er i forbindelse netop med, at man mangler miljødata.

Det synes jeg er utrolig flot sagt af en politiker. Jeg kunne have ønsket mig, at det havde været den danske trafik- eller miljøminister, der havde sagt dette, fordi man ville tilgodese grundige miljøundersøgelser, som miljøministeren var inde på.

Miljøministeren sagde så: Miljøet spiller ikke den samme rolle.

Jo, det er da det overordnede for os. Det er grunden til, at vi er imod denne her forbindelse. Det er derfor, vi vil have en boret tunnel.

Så siger miljøministeren, at nu er vi kommet langt med hensyn til vandgennemstrømningen i Øresund og Østersøen. Jeg forstår, at man nu vil have en matematisk nulløsning for Østersøen.

Det sagde man sådan set nej til, da vi vedtog loven. Det anfægter måske ikke nogen. Men det betyder, at miljøproblemerne flytter ind i Øresund. Det er vi så enige om.

Så giver ministeren en oplysning om, hvor meget der skal graves. Jeg er glad for, at man har et overslag på de 4 millioner kubikmeter. Så vil jeg spørge, om man kender noget til effekten af, på hvilke områder man graver. Havneslam, rester og sådan nogle ting, det er problemer. Hvad ved man om dem?

Kender man nøjagtig afgravningsmængden i forhold til, at man jo også skal undersøge problemerne med saltindstrømning. Det er altså ikke kun vandmængden, det er også saltfordelingen.

[Gade]

Jeg mener altså ikke, regeringen tager ånden i ekspertpanelets anbefalinger alvorligt, når den siger: Vi vil bare lave en aftale med Sverige, jo før jo bedre.

Så er der et sted, hvor regeringen svigter helt i miljødiskussionen, og det er med hensyn til luftforurening. Hvorfor vil regeringen ikke opstille en luftkvalitetsmålsætning?

Det har jeg forstået at man ikke vil, og det er selvfølgelig, fordi man ved, at her er et ømt punkt omkring trafikudvikling. Det er derfor, koncessionsnævnet i Sverige har sagt nej til løsningen, der ligger her.

Det svenske koncessionsnævnet har sagt nej, fordi miljøkonsekvenserne af trafikken – altså luftforureningen – trækker i den forkerte retning.

Jeg fik ikke svar fra miljøministeren om, hvad man ville gøre, hvis et Østersøland, f.eks. Finland, ville bede om, at man ventede med at indgå en aftale. Jeg vil gerne have det at vide, for jeg har forstået, at det måske er lidt mere aktuelt, end jeg egentlig havde anet, da jeg stillede spørgsmålet.

Jeg vil gerne vide, hvad man ville gøre, hvis et Østersøland, f.eks. Finland, sagde til Danmark og Sverige: Kan I ikke vente, til vi har resultatet af de tredimensionelle undersøgelser?

Så til trafikministeren: Hvad har Socialdemokraterne i København gjort trafikministeren? Hvorfor skal de behandles så dårligt, som de bliver med hensyn til høring? Skal det forslag, de er kommet med om en stålbro, slet ikke ind i overvejelserne, eller hvordan ligger det?

Så til den overordnede betragtning fra ministeren om, at på økonomisiden ligger det her ikke ud over det forudsatte. Det er jo en besværgelse efter min opfattelse. Det er mere end en sammenskrivning af lovens usikkerhed, fordi det lige præcis er sådan, at redegørelsen kommer med nye, upræcise usikkerhedsformuleringer om økonomien, som man lægger oven i den usikkerhed på minus 15 pct. plus 25 pct., som man siger indgik i forarbejderne.

Den kvote af usikkerhed har man brugt fuldt ud og lidt mere til. Det, der nu sker, er, at man lægger en ny usikkerhed ind i de formuleringer, jeg har nævnt, og som man har skrevet i redegørelsen.

Må jeg så stille et spørgsmål om det: Hvor er reserverne blevet af til økonomien? Jeg kan se, de står i A/S Øresunds egne budgettal. Der er der reservebeløb, men i de tal, der er fremlagt fra regeringens side, er reservebeløbene forsvundet, så vidt jeg kan se.

**Miljøministeren (Svend Auken):**

Jeg mener personligt – og jeg mener, det er underbygget af tal – at miljøet i København som helhed vil drage fordel af gennemførelsen af Øresundsforbindelsen.

De målinger, der er foretaget på basis af modelberegninger, viser, at generelt taget falder emissionsværdierne ved den faste forbindelse sammenlignet med fortsat færge drift.

Samtidig er der naturligvis nogle meget store miljøfordele – og det kommer måske ikke tydeligt nok frem i den offentlige debat – for den, kan man roligt sige, mere beskedent stillede del af den københavnske befolkning, der bor langs den nuværende godsbanering, og som er plaget af støj og andre miljøgener som følge af, at man fører godset gennem Nørrebro og andre tætbefolkede kvarterer. Efter den faste forbindelses gennemførelse vil godset blive transporteret udenom.

Der er også ved ændringer i trafikstrømme omkring København tale om aflastninger.

Hvor meget i alt påvirker forbindelsen så det trafikmønster, vi kender i Danmark? Der kan jeg roligt sige, at den påvirkning vil være overordentlig marginal.

Vurderingerne svinger mellem en stigning i biltrafikken på mellem en og tre promille, for Storkøbenhavns område en stigning på cirka en procent maksimalt.

Sammenlignet med de almindelige udviklingstendenser, der er, og som trafikministeren vil forholde sig til i den trafikhandlingsplan, der snart vil blive forelagt Folketinget, er der tale om ekstremt marginale problemer, man kan sige næsten ikke målelige problemer.

Vi har en fælles opgave, nemlig at dirigere vores trafikstrømme i en mere miljøvenlig retning, men påvirkningen fra forbindelsen her vil være ekstremt marginal i forhold til det problems størrelse. Dertil kommer det synspunkt, som trafikministeren, synes jeg, med stor styrke betonede i sit svar til ordførerne, nemlig at forbindelsens gennemførelse vil være en massiv subsidiering af den kollektive trafik i forhold til den individuelle trafik.

**[Miljøministeren]**

Så alt taget i betragtning er der tale om forbedringer. Når det drejer sig om luftforurening, og når det drejer sig om trafikstrømmen, er der tale om gevinster, og når der er tale om den samlede påvirkning af den individuelle trafikintensitet i hovedstadsområdet og i Danmark, er det ekstremt marginale påvirkninger sammenlignet med de øvrige påvirkninger, vi kan iagttage på dette område.

Så spurgte hr. Gade, hvad vi ved om afgravningerne, hvad vi ved om, hvor de skal foretages.

Jeg kan roligt sige, at der er formentlig ikke noget internationalt farvand, der er så velundersøgt som det farvand, vi her taler om. Der har vel aldrig være udfoldet så mange anstrengelser af danske og svenske eksperter og af internationale ingeniørfirmaer, internationalt miljøekspertpanel osv., sådan at vi har et glimrende grundlag, når vi til sin tid skal gå i gang med at foretage afgravningerne, og vi sikrer, at det sker på områder, hvor generne vil være færrest mulige. Det er klart, at vi vil undgå steder, hvor der er problemer med havneslam. Det siger sig selv.

Jeg tror, at hr. Gade misforstod mig, da jeg sagde, at miljøet ikke havde spillet den store rolle i debatten i dag og i det hele taget ikke i debatten, og det var, som om jeg havde antydnet, at man fra kritikernes side i debattens forløb har bagatelliseret miljøproblemerne.

Det var bestemt ikke min hensigt, tværtimod har de jo spillet en meget stor rolle i debatten. Når jeg imidlertid kan konstatere også ved at lytte til debatten i dag, at de spiller en aftagende rolle, så hænger det sammen med, at vi har prøvet at lytte til den kritik, der har været fremført, lytte til de ideer, der har været fremført både i forbindelse med selve aftalen, i forbindelse med miljøoptimeringsarbejdet siden hen og i forbindelse med de to høringer, som vi på eget initiativ har ladet afholde, og hvor vi har fået mange og værdifulde bidrag til en samlet løsning.

Så hvis vi ikke var så uenige om de positive henholdsvis negative perspektiver i denne her forbindelse – og på det punkt er jeg nok fundamentalt uenig i det, hr. Gade har sagt i debattens forløb – så tror jeg, at der ville være grundlag for betydelig tilfredshed i alle dele af Folketinget med, at man ved en stor anlægsopgave som denne virkelig har taget miljøet al-

vorligt i alle faser, i planlægningsfasen, optimeringsfasen og beslutningsfasen, og har givet garantier for, at miljøhensyn vil indgå i selve gennemførelsesfasen.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg kan ikke afvise, at regeringen har prøvet at lytte, og jeg kan heller ikke afvise, at vi har haft høringer. Men jeg er noget kritisk over for, hvad der er kommet ud af dem. Grundlæggende er hele konstruktionen jo i modsætning til det, der er regeringens og vores fælles princip på miljøområdet, forsigtighedsprincippet, at usikkerheden skal komme miljøet til gode, for så ville man i stedet for lave en boret tunnel. Det var miljøministeren også enig med mig i engang.

Så trækker miljøministeren de gamle travere frem om, at miljøet som helhed får det bedre i forhold til ved færgedrift. Det troede jeg egentlig vi var igennem, for det er et ældgammelt manuskript, miljøministeren er blevet udstyret med. Jeg tror, det er, fra da vi startede på projektet, og da var projektet jo meget værre, forstod jeg på miljøministeren. Der er ikke ét nyt argument fra regeringen her. Det kunne selvfølgelig være godt nok, hvis det var gode argumenter. Problemet er, at man ikke kan sammenligne med en uændret færgefart, man må også sammenligne med nye færger, og så er det for øvrigt mit synspunkt og SF's synspunkt, at vi skal have en boret tunnel.

Når ministeren nu bagatelliserer spørgsmålet om trafikudviklingen og luftforureningen, hvorfor vil regeringen så ikke opstille en luftkvalitetsmålsætning for området og en overordnet plan i forhold til, hvilke konsekvenser det skal have for trafikstrukturudviklingen i hele regionen? Det er vel ikke tilfældigt, at det lige netop er de her argumenter, der har fået det svenske koncessionsnavn om trafikudvikling og trafikstruktur til at sige nej.

Regeringen har, så vidt jeg ved, endnu ikke sagt: Ja, vi laver en luftkvalitetsmålsætning, og det er jo, fordi økonomi, trafiktal og miljø her er hægtet sammen på den måde, som de nu engang er.

**Formanden:**

Hr. Bilgrav-Nielsen for et indlæg i anden omgang.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Jeg vil først og fremmest give en kommentar til et synspunkt, der kom fra trafikministeren. Jeg forstår, at trafikministeren er optaget af at gennemføre en økonomisk vurdering af det notat, som Det Radikale Venstre og Centerpartiet har udarbejdet, og det er vi glade for. Det ser vi frem til. Vi tror på, at de resultater, som den svenske rigsrevision kom til, også vil genspejle sig i trafikministerens gennemregning.

Men når trafikministeren siger, at en af de væsentligste forskelle beror på, at vi i vores notat indregner omkostningerne ved svenske landanlæg, så er det ikke rigtigt. Hvis man ser på den tabel, vi har opstillet over de enkelte elementer i anlægsprojektet, vil man se, at vi netop har udskilt det svenske landanlæg for sig med deres egne beregninger, kyst til kyst-anlægget med sin egen beregning og det danske landanlæg med sin egen beregning.

Vi kan se på den midterste kolonne, det, vi kalder alternativ 2, som i dag er det, der til forveksling har de samme tal som de seneste tal, der er fremlagt fra selskabet Sund & Bælt. Nu skal man passe på her, for vi har mange selskaber, det vil jeg komme tilbage til om lidt, det er lidt forvirrende. Vi har mange selskaber, som regner på det her. Men når man ser på denne kolonne, vil man se, at fraregnet det svenske landanlæg bliver der for Danmarks vedkommende, når det hele skal tilbagebetales over 30 år, et minus på 2,2 mia. kr. Det er altså udtryk for, hvad den danske stat er nødt til at indskyde i projektet ved dets start, hvis projektet skal kunne afbetales over 30 år med 3 mio. personbiler om året. Der har vi taget hr. Ikasts politisk bestilte arbejde til indtægt. Sådan ser det ud.

Men det, der er lidt svært, når man skal sammenligne disse ting her, er jo, at de senest fremlagte danske tal kommer fra det selskab, som her i landet hedder Sund & Bælt. De har ikke selv regnet, men de har sammenstillet nogle tal, som er udregnet af Øresundskonsortiet, og andre tal er udregnet af A/S Øresundsforbindelsen.

Det er ikke umiddelbart tilgængeligt, men det er måske også årsagen til, at Sund & Bælt-selskabet har mistet 500 mio. kr. i denne operation. De har i hvert fald reduceret Øresundskonsortiets eget skøn over, hvad landanlæggene koster, med 500 mio. kr.

Man skal altså for at nærme sig realiteterne lægge 500 mio. kr. til plus 500 mio. kr. for den airside-tunnel, som svenskerne naturligvis ikke betaler, og så 800 mio. kr. for det, det koster at få en nulløsning.

Om disse mange selskaber, som jeg kom til at tænke på, vil jeg gerne sige: Hvad mon egentlig direktøren for Sund & Bælt laver? Mon ikke han laver stort set det samme som direktøren for A/S Storebæltsforbindelsen? – som direktøren for A/S Øresundsforbindelsen? – som direktøren for det svenske A/S Øresundsforbindelsen, det, som nu hedder Svedab? – som direktøren for Øresundskonsortiet?

Hvad mon de egentlig laver sådan time for time, disse direktører for havet omkring Danmark? Tænk, om man kunne blive pedel på Haderslev Dam.

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

Jeg tror, direktørerne har travlt. Jeg tror nok, de har en lige så god arbejdsdag, som vi måske har herinde, og det kunne da også godt være, at Haderslev Dam ville passe meget pænt til hr. Bilgrav-Nielsen.

Men det var slet ikke derfor, jeg tog ordet, jeg havde egentlig ikke tænkt mig, jeg ville være med til at forlænge denne debat her i dag, men for et stykke tid siden talte den høje formand om, at der var meget historieskrivning i det her, så derfor synes jeg også, at jeg måske skulle lade historieskrivningen ligge, og så skulle vi se lidt på fremtiden.

Vi skal nok – det tør jeg love dem, der er imod – i Socialdemokratiet være med til at fremme eller arbejde for, at de miljøforudsætninger, som nu er givet, bliver overholdt. Vi skal også nok være med til at sørge for, at der hele tiden ligger nogle økonomiske beregninger på bordet, således at vi kan følge med.

Jeg skal ikke prøve på – jeg vil ikke gangvove at forsøge – at overbevise hr. Gade og andre, der er imod den faste forbindelse, men alligevel synes jeg, at det kunne være gavnligt, at man under en sådan debat kom lidt væk fra det negative, som medierne altid kører med. Ja, der var sågar en professor ovre fra den anden side af Storebælt, der kaldte undertegnede og andre, der går ind for den faste forbindelse, for uhæderlige. Hvis jeg havde gjort det samme over for professoren, havde jeg nok fået en in-

[J.K. Hansen]

juriesag på halsen. Det får han nu ikke af den grund, for vi har såmænd aldrig rigtig taget hensyn til det, han kom frem med i medierne.

Det kan godt være, det er den sidste Øresundsdebat, vi får her i min tid – jeg har jo oplyst, at jeg forlader dette hus ved næste valg – så jeg vil sådan gå lidt ind på fremtiden. Det positive i det her er jo nemlig, at vi får en samlet Øresundsregion. Vi får to storbyer med henholdsvis 1,7 mio. indbyggere, det er hovedstadsområdet, og 0,5 mio. indbyggere, det er Malmø og Lund, som nu kommer tættere på hinanden, for målt i transporttid er der meget, meget langt mellem Øresundsregionens to storbyer.

Man kan i hvert fald argumentere for, at afstanden over Øresund kunstigt er forøget med mindst 150 km, da der jo ikke er nogen fast forbindelse. Det er altså en markant transportbarriere, der er mellem de to byer, og den har igen nogle psykologiske konsekvenser. Afstanden fra København til Malmø føles jo som afstanden fra København til Odense, og derfor vil en forbindelses ibrugtagning medføre, at afstanden mellem de to byers centre bliver mindre end Københavns radius – det vil sige den faste forbindelses længde – som er 16 km.

Her får vi altså virkelig noget, som vi kan arbejde med, og som der er fremtid i, og jeg håber da også, at de 1.000 mennesker, der har været med i denne opinionsundersøgelse, som hr. Ole Donner har omtalt så mange gange i dag, ved, at vi virkelig nu får det, vi kan kalde en metropol, i dette område. Der skal vel en jyde til at sige det og ikke en københavner. Men jeg synes faktisk, at københavnerne virkelig får nogle ting, som der er fremtid i. Vi skal nok sørge for, at det både bliver økonomisk og miljømæssigt rigtigt, så jeg vil sige: Til lykke, København!

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil godt sige til hr. J.K. Hansen, at jeg er altså også jyde, så dér står vi lige.

Men hr. J.K. Hansen sagde, at Socialdemokratiet ville sørge for, at man overholdt de miljømæssige krav. Skal det forstås sådan, at hvis de ikke bliver overholdt, vil man simpelt hen fjerne den forbindelse igen?

Så sagde hr. J.K. Hansen noget om, at en professor ovre fra den anden side af Storebælt

havde kaldt hr. J.K. Hansen og andre, der gik ind for broprojektet, for uhæderlige, og at det skete der ikke noget ved. Og så sagde hr. J.K. Hansen, at hvis han havde kaldt den pågældende professor for uhæderlig, så havde han nok fået en injuriersag på halsen. Jamen det er klart – hvis man kommer til at sige noget, der ikke er rigtigt, så får man altid en injuriersag på halsen.

**Trafikministeren (Helge Mortensen):**

Det var hr. Gade, der spurgte, hvad Socialdemokraterne i hovedstaden havde gjort trafikministeren. Meget godt, vil jeg sige. Hvad har de gjort hr. Gade, kunne jeg spørge. Det svar kunne jeg så afvente.

Nu er jeg imidlertid godt klar over, at det er et forslag til en anden brokonstruktion end den, der er ude til høring. Og her bliver jeg nødt til at sige til hr. Gade, at vi jo ikke i en uendelighed kan begynde ved dag 0 i spørgsmålet om Øresundsforbindelsen. Som det er fremgået af debatten i dag, er denne beslutning så nær, at vi står over for at skulle træffe, jeg vil sige de sidste afgørende beslutninger i forbindelse med kyst til kyst.

Vi har allerede truffet beslutningerne om landanlægget. I den forbindelse har der været afholdt en høring både i Sverige og i Danmark, som omhandler en fast forbindelse, som den er beskrevet i aftalen imellem Sverige og Danmark, og der er indkommet høringssvar. Så er der nogle, der har peget på, at de ønskede andre typer tunneler, andre typer broer, og dér må vi sige, at det ikke er relevant i forbindelse med høringerne.

Der er ikke, som det er konstateret her i dag, et flertal her eller i Sverige for at bygge andre broer. Men en trøst kan det være for jernindustrien, om jeg så må sige, at der i forbindelse med udbudet af forbindelsen kommer både en betonbro og en såkaldt kompositbro, som indeholder konstruktionerne i jern. Dette er uafklaret på nuværende tidspunkt.

Lad dette så være både et svar til hr. Gade og til de Socialdemokrater, som har spurgt hr. Gade om, hvordan det forholder sig.

Endelig blev der af hr. Gade spurgt om, hvor reserverne var henne. Jeg forsøger en gang til at sige: De er der ikke. I det notat af 16. november, som hr. Gade har fået oversendt til Miljøudvalget og Trafikudvalget, står opgørel-

**[Trafikministeren]**

sen af de to selskabers budgetter. Nederst på siden står der, at bygherreoverslagene er udarbejdet i et konfidensniveau – det skal jeg komme tilbage til – på 50/50, og desuden står der, at de to bestyrelser har anført, at der skal afsættes 0,5 mia. kr. i hvert af selskaberne, såfremt konfidensniveauet i budgetterne skal øges fra 50/50 til 70/30.

Det betyder, at det, regeringen har tiltrådt, har accepteret, har godkendt, som følgegruppen har godkendt, er et budget, hvori der ikke indgår disse reserver på ½ mia. kr. til hvert af selskaberne; men – og det er det, konfidensniveauet betyder – sandsynligheden for, at det bliver dyrere, er lig med sandsynligheden for, at det bliver billigere.

Det er for regeringen udgangspunktet for budgetterne, det er, hvad vi i den forbindelse har bekendtgjort og har tilsluttet os.

**Formanden:**

Hr. Gade for en kort bemærkning, og så vil jeg tro, at der kan være almindelig enighed om at slutte denne del af debatten.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Først skal jeg konstatere, at Socialdemokraterne i hovedstaden ikke fik mange ben til jorden med deres forslag om en anden type bro. De fik lige lov at skrive deres hørings svar, og så fik de kniven.

Det andet – om konfidensniveauet – er jo svære sager, men sandsynligheden for, at det bliver dyrere, svarer til sandsynligheden for, at det bliver billigere; sådan har jeg forstået regeringens synspunkt. Så er det bare, at jeg undrer mig såre over det, man har skrevet i redegørelsen, som lægger op til, at der er meget stor usikkerhed; når man skriver sådan, plejer det jo ikke at være en usikkerhed, der kan føre nedad, i hvert fald ikke når vi snakker om broer.

Til sidst vil jeg gerne gentage mit spørgsmål til miljøministeren – og måske også trafikministeren – om, hvad regeringen vil sige, hvis der kommer en henvendelse fra f.eks. Finland, som anbefaler Danmark og Sverige at vente med at lave en aftale, indtil man kender resultaterne af de tredimensionelle målinger af vandgennemstrømningen.

**Miljøministeren (Svend Auken):**

Danmark er en meget aktiv deltager i Østersøsamarbejdet. Danmark er det land, der indtil videre har afsat flest penge til at forbedre miljøet i Østersøen. Den indsats, som vi gør i Østersøen, sker i et meget tæt samarbejde med de øvrige lande omkring Østersøen. Vi vil naturligvis løbende – som vi også har gjort det indtil nu – sørge for at orientere om alle forhold vedrørende Østersøen, som påvirkes af danske og svenske beslutninger, eksempelvis den faste forbindelse.

Jeg er sikker på, at vi vil fortsætte dialogen, men jeg vil nødig gå ind i en hypotetisk besvarelse med hensyn til en henvendelse, som vi ikke har modtaget – netop fordi vi har det tætte samarbejde med de andre lande omkring Østersøen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**32) Forespørgsel nr. F 11:**

*Forespørgsel til statsministeren, trafikministeren, miljøministeren og udenrigsministeren:*

»Hvilke konsekvenser vil regeringen drage af de nye oplysninger, der er fremkommet om etableringen af en Øresundsforbindelse?«

Af Ole Donner (FP) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 23/11 93. Fremme af forespørgslen vedtaget 26/11 93).

*Begrundelse***Ole Donner (FP):**

Jeg skal kort begrunde, hvorfor Fremskridtspartiet har fundet anledning til at rejse denne forespørgselsdebat. Det er jo sådan, at der, siden man vedtog anlægsloven, har været en del tumult omkring denne Øresundsforbindelse. Der har været stor tvivl om mange forhold – omkring miljøforholdene, omkring økonomien, omkring trafikforholdene – og alle de protester, der har været, er stort set bare blevet afvist og tilsidesat.

Der har også, som vi tidligere har været inde på, været en del meningsmålinger, der har vist, at der stort set ikke er andre end ordførerne og partierne her i Folketinget, som går ind for Øresundsforbindelsen. Hvis den kom ud til en folkeafstemning, er der ingen tvivl om, at den ville falde med et brag.