

[Ministeren for offentlige arbejder]

Hvad angår den måde, vejen er lagt på – altså ikke en udvidelse af 341, som ligger parallelt – vil jeg blot henvide til det, jeg sagde i mit første indlæg, nemlig at der er massevis af hensyn at tage af lokal art, af naturfredningsmæssig art, af sikkerhedsmæssig art, men der er også det hensyn, som fru Inger Stilling Pedersen før var inde på, nemlig at der skal være veje til dem, der ikke ønsker at køre på motorveje, der skal også være et vejnet til nærområderne, og jeg føler mig overbevist om, uden at jeg kan emnet helt på fingrene, at der ved projekteringen af den her foreslåede vejføring er taget alle disse nødvendige hensyn. Men jeg er altså glad for, at der ikke er nogen principiel uenighed mellem hr. Ole Henriksen og mig.

Må jeg dernæst sige til fru Elisabeth Bruun Olesen, at jeg burde have sagt fast forbindelse, og at jeg beklager, hvis jeg har sagt bro, men der er i og for sig ingen forskel, for en bro fremfører jo også togene. Det vil altså sige, at den hurtigere fremføring af tog med passagerer eller med gods, som jeg nævnte, på over en times besparelse i tid naturligvis gælder, hvad enten det er en bro eller en tunnel.

Endelig et ord om farligt gods. Det forekommer ikke mig så oplagt, som det lyder. Det lyder måske logisk fængende at sige, at farligt gods har det bedst på tog. Jeg oplever i øjeblikket en storm bl.a. også fra i hvert fald fru Elisabeth Bruun Olesen nærtstående partier og vistnok også fra samme parti i Københavns kommune om, at man sandelig ikke vil have farligt gods på skinner i København. Men jeg tror slet ikke, at problemstillingen er så enkel endda, for togene går jo ikke fra dør til dør, som bilerne gør, og skal gods først på en bil og så omlades til tog og så omlades fra tog til bil igen for at komme frem til det endelige bestemmelsessted, mener jeg at vide, at dette rummer en hel del risikomomenter, som ikke tilsvarende foreligger ved transport fra dør til dør i biler. Men dette afhænger igen af omstændighederne, mængden, arten af godset, destinationen osv. Vi har jo heldigvis nogle meget vidtgående miljøregler i dette land, og når de overholdes, mener jeg, det er urigtigt at forskrække nogen i befolkningen, for farligt gods er jo ikke nogen ny opfindelse – at der findes noget sådant, har skiftende regeringer og skiftende folketing været udmærket opmærksom-

me på – og jeg synes, befolkningen kan føle sig ganske tryk ved den måde, som dette gods håndteres på, enten det kører på landevej, eller det kører på skinner.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Nu er vi jo kommet til at tale om mange ting på samme tid. Nu taler vi lige pludselig om Danlinkforbindelsen, og i den forbindelse vil jeg sige, at VS synes, det er ret urimeligt, at farligt gods skal transporteres midt igennem tætbefolkede områder i København, når det alt andet lige kan transporteres pr. skib fra Sverige til sit bestemmelsessted, og det er det, der er pointen. Jeg ved godt, at DSB kan tjene nogle penge, men spørgsmålet er, om vi ønsker, at de skal tjene penge på den måde.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 125:

Forslag til lov om ændring af lov om udbygning af færgefarterne over Store Bælt.
(Fremsat 22/1 86).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Søgaard (S):

Der er med dette forslag tale om en ændret vejføring i forbindelse med sammenlægning af færgeoverfarterne ved Nyborg, og det er et ønske, som ministeren udtrykker i samklang med Nyborg kommune.

[Søgaard]

Jeg kan for socialdemokratiets vedkommende give tilslutning hertil, og vi har ingen ønsker om udvalgsbehandling.

Ikast (KF):

Jeg vil gerne takke for dette lovforslag. Det er første gang, vi har et sådant eksempel i denne lovgivningspakke, men jeg synes også, det skal præciseres her i dag, at det er helt rigtigt, at det kommer, således at der bliver overensstemmelse mellem dette hus' afgørelser og de lokale, og således at vi her ser, at en kommune virkelig stadig væk har ret til at bestemme over sit område.

Jeg takker ministeren for den hjælp, vi har fået ved dette lovforslag, så man kan følge folketingets ønsker om, at det bliver flyttet, således at forslag nr. 1, der indebar ekspropriation, falder bort. Vi støtter det flertal, der har været til ministerens forslag nr. 2, som vil give en større trafikikkerhed.

Det er ikke nødvendigt for os at få sagen tilbage i udvalget.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg synes, dette lovforslag er et godt eksempel på, hvor værdifuldt nærdemokratiet er. Det er et godt eksempel på folkestyret, når det er bedst, at det nytter at påvirke den politiske beslutningsproces på det rigtige tidspunkt, for det var jo det, der skete i denne sag. Skrivebordsteoretikerne – og det være ikke sagt negativt – havde lagt en plan. Folketingspolitikkerne havde sagt: det ser fornuftigt ud. Men da den så kom igennem den lokale diskussion, fandt man ud af, at det måske kunne laves på en anden måde, som ikke var væsentlig dyrere, men som tog mere hensyn til nogle trafikikkerhedsmæssige problemer, end tilfældet var i den oprindelige løsning.

Det diskuterede man og forelagde i udvalget. Udvalget sagde: det synspunkt er rigtigt. Vi går til ministeren og beder ministeren om at lade det synspunkt indgå i sine videre overvejelser, hvorefter ministeren fremsætter dette lovforslag.

Det er ikke noget, der sker hver dag, at ministeren omgør en kommissionsbeslutning, som tilfældet er her, og det er klart, at det med det regelsæt, vi har på dette område, også er en vej, som man skal være meget forsigtig med at betræde. Det bør, som ministe-

ren fremhæver det i sin fremsættelsestale, være undtagelsen. Men når der er stærke lokale argumenter, som er relevante, som tilfældet er i denne sag, bør de også efterkommes, i det omfang det kan ske på en rimelig og hensigtsmæssig måde, hvad der er tilfældet i denne sag.

Vi ser hen til, at sagen får en rimelig og hurtig behandling i udvalget. Vi har den opfattelse, at der her er tale om et trafikikkerhedsmæssigt fremskridt, og at det er et fremskridt, der ikke økonomisk set er af en sådan størrelsesorden, at det i sig selv er afskrækkende.

Jeg har bemærket, at ministeren har lagt op til, at spørgsmålet om økonomi skal drøftes med kommunen, som har stillet sig forstående over for at yde et bidrag til løsning af den opgave, som den lægger så megen vægt på, og jeg synes, det er positivt, at der her er lagt op til et samarbejde de to instanser imellem.

Ole Henriksen (SF):

SF kan tilslutte sig lovforslaget, og vi er tilfredse med, at man herigennem imødekommer de lokale ønsker om linjeføringen. Vi ønsker heller ikke forslaget til udvalgsbehandling, eller i hvert fald ønsker vi det meget hurtigt igennem. Vi har, da vi rejste sagen, været betænkelige ved, at det skulle tage meget lang tid at få lavet ekspropriationsforretningen om, således at man forsinkede denne meget nødvendige sammenlægning af færgefarten på Store Bælt.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg var lidt forundret over det indlæg, der var her fra venstres side for lidt siden, og som nærmest roste den fremgangsmåde, der er blevet anvendt i denne sag. Man vendte dog tilbage til den anmærkning, ministeren gør til fremgangsmåden, hvor det jo klart fremgår af ministerens fremsættelsestale, at det bør være en undtagelse, at folketinget omstøder en afgørelse, som vi i forvejen ved anden lov har henlagt til ekspropriationskommissionen. Det er jeg fuldt tilfreds med at ministeren gør opmærksom på. Det var præcis det, der var min hovedindvending i udvalget om offentlige arbejder imod at ændre den afgørelse, som ekspropriationskommissionen havde foretaget.

[Bilgrav-Nielsen]

Det afgørende i denne sag er jo ikke, hvorvidt det projekt, der nu etableres, skal etableres bedre end det foregående. Det afgørende er, at de rigtige mennesker – og det vil her sige fynske amts- og kommunalpolitikere – på et strategisk meget vigtigt tidspunkt før de kommunale valg henvendte sig til folketingets trafikudvalg og hér fik presset igennem, at folketinget nu skal bruge 8 mill. kr. mere på et projekt, som kunne have været lavet sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt.

Jeg vil gerne minde om de bemærkninger, som vejdirektoratet gjorde over for ønskerne om at ændre. De gjorde følgende bemærkninger, som jeg næsten er i stand til at citere ordret uden at have papiret ved hånden. De sagde: hvis man har 7 mill. kr. – dengang var det kun 7 mill. kr. – at bruge til trafiksikkerhedspolitiske foranstaltninger, kan man gøre det med betydelig større effekt masser af andre steder end her. Derfor synes jeg, det var det andet argument, der talte imod, at vi skulle omgøre ekspropriationskommissionens afgørelse. Men o.k., det har så det store flertal bestemt. Det radikale venstre har jo ikke magt til at sætte sig op herimod og ønsker det heller ikke. Vi ønsker heller ikke udvalgsbehandling, men ønsker, at sagen fremmes mest muligt, så vi dog i det mindste kan få samlet op den spildte tid, der er gået med udarbejdelse af det nye lovforslag.

Jeg vil derfor til sidst spørge ministeren, om det stadig vil være muligt at fastholde den tidstermin, der er lagt for etablering af første fase af sammenlagt færgefart på Store Bælt, nemlig således, at dette anlæg kan tages i brug inden udgangen af 1988.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Jeg skal blot kort sige, at VS synes, det er godt, at ministeren har ladet sig bevæge af de lokale ønsker og har fremsat dette lovforslag, som vi støtter.

Inger Stilling Pedersen (KrF):

Jeg skal på kristeligt folkepartis vegne give tilslutning til lovforslaget. Jeg er enig i, at det ikke skal være normal praksis, men det er rart at se, at det kan lade sig gøre at gennemføre en lokal løsning, hvis folketinget bliver overbevist om, at den er bedre. Vi tilslutter os.

Dohrmann (FP):

Fremskridtspartiet stemte imod, at der skete en udflytning af jernbanetrafikken fra Nyborg til Knudshoved. Det skal naturligvis ikke forhindre os i at medvirke til, at der kommer det bedste resultat ud af det, der nu ligger på bordet. Vi kan derfor også støtte lovforslaget, som det nu foreligger. Men i tilknytning til det, der er sagt fra anden side om, at man ikke skal foretage sådan nogle ændringer for ofte, vil jeg hævde lige præcis den modsatte opfattelse.

Hvis det fra lokal side bliver påpeget, at de beslutninger, folketinget har taget, er forkerte og mindre heldige, synes jeg ikke, der ligger det mindste prestigetab for hverken folketinget eller dem, der i første omgang har udstukket linjeføringer o.lign. Tværtimod mener jeg, at folketinget bør være mere end tilfreds, hvis det kan rette nogle fejl, der er opstået, og som sagt har man fra lokal side i dette tilfælde sagt, at det, der blev vedtaget, var uheldigt, og derfor er det kun glædeligt og positivt, at det bliver ændret, inden der bliver sat alt for meget i gang. Som sagt burde folketinget nok langt oftere rette sig efter den kritik, der bliver rejst fra forskellig side.

Men jeg vil også gerne benytte lejligheden til her at stille et spørgsmål til ministeren. Dengang vi diskuterede selve udflytningen fra Nyborg til Knudshoved, blev det jo sagt fra flere sider, at det var spild af penge, fordi man skulle afvente beslutningen om en eventuel fast forbindelse over Store Bælt. Nu har ministeren jo mange gange næsten sat dato på indvielsen af den faste forbindelse over Store Bælt. Jeg forstår, at der mangler en aftale mellem socialdemokratiet og regeringspartierne, og derfor vil jeg bede ministeren om i dag at give en lille melding om, hvor langt de forhandlinger egentlig er kommet. Er de ved at være afsluttet, er man kommet et skridt videre, eller må man konstatere, at det ikke bliver til noget?

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Nu går denne ouverture til dagens større debat mod sin slutning, og man kan vel uden at være al for flink sige, at både de to vejsager, vi har haft på nu, og eftermiddagens mere storpolitiske debat handler om fremkommelighed, samvær og samarbejde.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Jeg kan også i denne omgang sige tak til ordførerne, som endda for manges vedkommende har understreget, at der ikke er behov for et udvalgsarbejde.

Jeg var meget glad for hr. Svend Erik Hovmands bemærkninger om nærdemokratiet, som også andre ordførere har været inde på. Jeg kan give den oplysning til folkettingen, at jeg i alle sager af vejføringsmæssig art, hvor der ikke er enten lovmæssige eller økonomiske hensyn, der hindrer det, tager det allermost vidtgående hensyn til og topprioriterer lokale ønsker – det kan ikke være meningen, vi skal sidde her på Slotsholmen og være bedrøvede over for de lokalt valgte tillidsmænd og de borgere, der i det nære miljø skal benytte disse indretninger – jeg er enig med hr. Svend Erik Hovmand i, at dette lovforslag er et eksempel på, at noget sådant kan og bør ske.

Hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, at det er en undtagelse, og ville advare imod, at der blev for mange af dem. Nu ligger det jo i ordet undtagelse, at det sker sjældent, men undtagelser kan – det tror jeg hr. Bilgrav-Nielsen vil være enig med mig i – udmærket være godartede, ja helt tvingende nødvendige. Der er nok ikke opfundet det lovsæt eller regelsæt, som ikke skal have en lille smule elasticitet, som ikke skal kunne byde på undtagelser, når omstændighederne taler derfor.

Jeg skal i tilknytning til dette sige noget om spildtid – det var vist det ord, som hr. Bilgrav-Nielsen benyttede – og fru Elisabeth Bruun Olesen sagde, at hun var glad for, jeg havde ladet mig bevæge af de lokale. Jeg vil gerne oplyse til begge, hvis nogen skulle være i tvivl, at jeg havde ladet mig bevæge allerede i forsommeren 1985; jeg udsendte dengang helt klare signaler om, hvordan jeg mente at denne sag burde ende, og jeg er glad ved at vide, at jeg var i overensstemmelse med folketingets store flertal, da jeg udsendte disse signaler. Beklageligvis blev de ikke forstået hos vedkommende myndighed, og derfor er det altså blevet nødvendigt med en særlovgivning, som jeg i øvrigt er enig i – selv om hr. Dohrmann rigtigt siger, at der slet ikke er tale om prestigetab – er en lidt usædvanlig ting og ikke noget, der skal blive fast praksis.

Hr. Bilgrav-Nielsen spørger, om der er mulighed for at holde tiden med første etape, således som det er forudset i loven herom.

Nej, den mulighed eksisterer ikke, vi mister jo ca. et års tid, sådan som sagen har udviklet sig, men jeg skal udfolde alle bestræbelser for, at det ikke betyder et års tid i forsinkelse af færdiggørelsen af første etape. Hvis det ellers er folketingets vilje, at det skal fortsætte, skal mest muligt af den tid, som nu er sat til, blive søgt indsparet.

Hvad angår hr. Dohrmanns spørgsmål om, hvordan det går med forhandlingerne om en fast forbindelse over Store Bælt, vil jeg ikke udsætte mig for formandens bemærkning om, at det ikke er det, der står på dagsordenen, og da jeg ikke kan redegøre for denne sag i en enkelt sætning, må hr. Dohrmann tilgive mig, at jeg giver afkald på besvarelsen af hans spørgsmål med disse ord og en tak til partierne og til ordførerne for den gode behandling også af dette lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Forespørgsel nr. F 23:

Forespørgsel til statsministeren og udenrigsministeren:

»Hvilke oplysninger kan statsministeren og udenrigsministeren give folketinget om resultatet af drøftelserne i EF-Ministerrådet mandag den 27. januar 1986 vedrørende regeringskonferencens forhandlingsresultat – den såkaldte EF-pakke?«

Af Ivar Nørgaard (S), Kent Kirk (KF), Tørnæs (V), Gade (SF), Niels Helveg Petersen (RV), Nør Christensen (CD), Albrechtsen (VS), Kofod-Svendsen (KrF), Ove Jensen (FP) og Maisted (FD).

(Forespørgslen anmeldt 23/1 86. Fremme af forespørgslen vedtaget 24/1 86).