

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 19 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

19) Anden behandling af lovforslag nr. L 78:

Forslag til lov om privatfinansieret fast Storebæltsforbindelse.

Af Dohrmann (FP) m.fl.

(Fremsat 11/11 86. Første behandling 27/11 86. Betænkning 19/5 87).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Søgaard (S):

Jeg kan mærke på kemien i huset, at lange taler ikke er velsete på nuværende tidspunkt, og da der i denne sag jo bliver en tredje behandling på tirsdag, skal jeg for mit vedkomende gøre mit indlæg ganske kort.

Jeg skal meddele, at vi ikke kan stemme for det af hr. Dohrmann, fru Pia Kjærsgaard og hr. Poulsgaard fremsatte lovforslag om privatfinansiering af en fast Storebæltsforbindelse. Det har vi indstillet til forkastelse.

Jeg skal også meddele, at det ændringsforslag i betænkningen over forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, som er stillet af et mindretal, SF og Det Radikale Venstre, vil vi også stemme imod. Derefter skal jeg sige, at vi i udvalget jo har været igennem en lang række møder, hvor stort set alle relevante økonomiske, tekniske og miljømæssige problemer er blevet endevendt i samarbejde med specialister på områderne og i forbindelse med svarene på de skriftlige spørgsmål, der er blevet stillet.

Når vi tænker på de mange rapporter og papirer, vi kender fra de tidligere Storebæltsdrøftelser, og kombinerer dem med de nye undersøgelser, rapporter osv., som vi har

modtaget i denne fase, ja, så må vi sige, at der er vel sjældent en sag, som har fået en sådan belysning som netop Storebæltsforbindelsen.

Vi er nu nået dertil, at det er A/S Storebæltsforbindelsen, som skal overtage den videre proces i forbindelse med de fortløbende undersøgelser, før valg af linjeføring og elementer i opbygningen finder sted. Lovforslaget og den politiske aftale danner jo også sammen med betænkningen grundlaget herfor.

Der er ingen tvivl om, at dette projekts opbygning vil blive fulgt med meget stor interesse af den danske befolkning. Dels er det et nøgleområde i trafikken, dels er det jo af en dimension, som påkalder sig meget stor interesse.

Mange folketingsmedlemmer vil sikkert i opbygningsfasen få henvendelser fra deres respektive vælgere om det ene eller det andet i forbindelse hermed, og vi må alle have og har alle en interesse for udformningen og for miljøet både i opbygningsfasen og på lang sigt.

Det er klart, at et så stort projekt jo ikke skabes, uden at der vil være og må blive problemer undervejs, men vi har både i den politiske aftale og i lovforslaget samt i betænkningen givet udtryk for vor opfattelse, altså flertallets opfattelse, og dermed afstukket rammerne for projektet.

Ydermere er det afgørende for os, at Folketinget fortsat skal kunne følge udviklingen i arbejdet med dette store projekt i de mange år, det kommer til at dreje sig om. Derfor lægger vi vægt på tilsagnet fra ministeren om at orientere udvalget, når helt afgørende elementer i anlægget skal fastlægges. Her tænker vi på valg af type, om det skal være jernbanetunnel under Østerrenden. Her tænker vi på valg af sænkentunnel og højbro for motorvejsforbindelsen, og her tænker vi på selve linjeføringen osv. Også de meget vigtige miljøovervejelser, hvor bestemmelsen i lovforslagets § 5 om uændret vandgennemstrømning jo indgår som element i de respektive valg, kommer til at indgå i den orientering, ministeren skal give udvalget.

Landanlægget skal fastlægges i samarbejde med de kommunale og regionale myndigheder som forudsat i § 9 i den politiske aftale, hvor jo også de andre trafikale forbindelser og tidsterminerne herfor er berørt.

[Søgaard]

Vi mener således at have fået opklaret den del af processen, som vi som politikere skal opklare, inden sagen skal videreføres af A/S Storebæltsforbindelsen, og jeg kan på Socialdemokratiets vegne anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Ikast (KF):

Jeg kan med det samme sige, at Det Konservative Folkeparti ikke kan støtte Fremskridtspartiets lovforslag om privatfinansiering. Så er det sat på plads.

Ændringsforslaget stillet af mindretallet, Det Radikale Venstre og SF, kan Det Konservative Folkeparti heller ikke støtte, og det vil vi gerne begrunde, selv om vi skal gøre det ganske kort.

Efter de studier, vi har foretaget i marken, og de mange møder i udvalget, vi har haft om Storebæltsforbindelsen, vil jeg sige, at det nok er det mest undersøgte projekt, vi overhovedet har beskæftiget os med. Af alt dette træder det meget tydeligt frem, at skal det gennemføres, skal det gennemføres som en Europavej både for den kollektive trafik og for den individuelle trafik, og derfor kan vi ikke deltage i mindretallets ændringsforslag.

Det skal være således, at strukturen passer til motorvejssystemerne, syr Danmark sammen, syr Skandinavien og Europa sammen. Dette er en af de virkelig store hovedforbindelser, og dér kan vi ikke spare os fra det med ændringsforslaget.

I betænkningen, som vi har skrevet meget fyldestgørende, er de miljøbestemmelser og miljøbetingelser sat op, som aktieselskabet skal arbejde efter, og jeg er glædeligt overrasket over, at disse miljøkrav har fået så positiv en modtagelse alle steder, som de har fået, og at de kan gennemføres.

Jeg vil også gerne slå fast, at det er af meget stor betydning, at vi gennemfører projektet som en helhed. Der er 25.000 arbejdspladser i dette projekt, og derfor ønsker vi det ikke skåret over på noget som helst tidspunkt, men lagt ind i en langtidspanlægning, som kører hele projektet færdig.

Jeg vil også gerne sige om projektet som helhed, at det jo nu af budgetredøgørelsen for 1987 meget tydeligt fremgår, at drifts- og trafikfordelene allerede det første år vil være 1,4 mia. kr., og det er så stort et beløb, at det er nødvendigt, at vi gennemfører hele projek-

tet, for det er i bildelen, hovedparten af disse penge findes.

Det Konservative Folkeparti kan støtte ministerens lovforslag fuldt ud, og vi går meget imod ændringsforslaget.

Svend Heiselberg (V):

Først vil jeg sige, at vi ikke kan støtte Fremskridtspartiets forslag om privatfinansiering. Vi kan ikke støtte SFs og de Radikales ændringsforslag.

Jeg skal i øvrigt lade være med at gentage alt for meget af det, der er sagt her af de øvrige forligspartier vedrørende den faste forbindelse. Venstre er tilfreds med, at vi er nået så langt, som vi er.

Vi må jo også klart erkende, at hvis vi ikke beslutter os til at bygge broen, så vil alternativet til en fast forbindelse over Storebælt være en investering i en sammenlægning af overfarten Korsør-Nyborg og Halsskov-Knudshoved samt fortsat færgefart på Kattegat. Alle disse investeringer på Storebælt vil alternativt løbe op til 5,8 mia. kr. eller en tredjedel af det, som broen koster.

Vi mener, at det er en fornuftig investering, som man foretager her, og derfor skal vi anbefale at støtte lovforslaget.

Tommy Dinesen (SF):

Det ændringsforslag, der er stillet af de Radikale og SF, er selvfølgelig stillet, fordi det er et dårligt lovforslag, forligspartierne har lavet. Det er dårligt set ud fra hensynet til miljøforholdene først og fremmest. Hvis det er sådan, at man på et tidspunkt kan blive enige om at lave en togtunnel, der vil være en boret tunnel under Storebælt, så vil vi sige, at det er da i orden, når der nu er et flertal.

Men andendelen – og det er den, ændringsforslaget jo går på, altså 2. etape, bildelen – er jo den, der er alvorlig, fordi der står i lovforslaget, at den skal være lagt på havbunden, eller det skal være en bro. Samtlige eksperter samt svarene på de mange spørgsmål, vi har stillet, bekræfter, at der er en fare ved en tunnel lagt på havbunden samt en Storebæltsbro. Der er mange eksperter, der har været inde i dette spørgsmål, og de har bekræftet det.

[Tommy Dinesen]

Samtidig har fiskeriorganisationerne, altså erhvervsfiskerne i Vestsjælland, på Fyn og på Bornholm, udtrykt bekymring over den foreslåede løsning. De har endvidere sagt, at de vil kræve erstatning på et senere tidspunkt. Man er bange for – og det var der også nogle af eksperterne, der sagde, da vi havde et møde med dem – at f.eks. torskefiskeriet i Østersøen skal uddø, helt forsvinde. Så siger eksperterne godt nok, at der kommer nogle andre fisk, og så kan det nok være lige meget alt sammen, men det er nu noget andet.

Derfor er 2. etape den, der er farlig i denne sag. Der tales for øjeblikket ikke ret meget om dem, der bliver arbejdsløse på grund af den faste forbindelse. Man har måske efterhånden her i landet vænnet sig til at acceptere, at der er nogle, der bliver arbejdsløse, men det er igen 2. etape, altså bildelen, der gør, at færgerne skal holde op, i hvert fald nogle steder, og det kan man ikke forhindre.

Nu er det jo meget smart, at man har nedsat et Kattogatudvalg, der skal se på, hvilke færgeoverfarter der skal overleve, og de kommer selvfølgelig først med en betænkning på et senere tidspunkt, i hvert fald efter tredje behandling; men der er ingen tvivl om, at Folketinget vil få et hundeslagsmål om, hvilke ruter der skal overleve.

Der står i betænkningen, at Folketinget senere, når der bliver lavet nogle ting på det her område, vil blive oplyst herom, og det er da meget betryggende. Jeg kan da i hvert fald garantere for, at det ikke er sidste gang, vi kommer til at behandle noget som helst om Storebælt i denne sal. Vi skal nok være der, når der kommer nogle nye ting op, og jeg kan da også sige, at vi fra SFs side i hvert fald vil tage disse ting op efter et eventuelt regeringsskifte.

Hr. Ikast sagde, at alle miljøkrav kan opfyldes med de løsninger, der foreligger. Jeg har set flere ordførere sige det samme til Fyens Stiftstidende og til nogle andre aviser. Jeg ved ikke, hvor de har det fra, men jeg vil da godt sige, at vi, der har været modstandere af faste forbindelser over Storebælt, i hvert fald har en helt anden opfattelse end den, som hr. Ikast og andre har givet udtryk for.

Det, der er problemet med en tunnel lagt på havbunden eller en bro, er jo, at salt og ilt vil blive forhindret i at komme til Østersø-

en. Jeg synes, det ville være rart, hvis Socialdemokratiet ville tilkendegive, at man vil være med til at tage disse ting op til fornyet debat, hvis det viser sig, at det, som man går og tror, og det, som der står i lovforslaget at man skal overholde, ikke holder.

Bortgravning af revene i Storebælt er også noget, som alle miljøorganisationer går imod, og det vil jeg håbe at Socialdemokratiet også vil gøre på et tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Svend Auken (S):

Jeg lyttede opmærksomt til hr. Tommy Dinesens indlæg. Jeg må indrømme, at selv om jeg er overbevist om, at hr. Tommy Dinesen bestræbte sig på at skabe klarhed, er det ikke lykkedes for ham at skabe klarhed hos mig.

Er det sådan, at Socialistisk Folkeparti går ind for bygning af en fast forbindelse ved Storebælt, såfremt det sker som en togforbindelse ved en boret tunnel, eller er partiet imod enhver form for fast forbindelse? Jeg synes, at man skal have klarhed i denne sag, idet hr. Tommy Dinesen jo i den offentlige debat har udtalt sig på én måde og adskillige SFere har udtalt sig på en anden måde.

Af mindretallets bidrag til betænkningen fremgår det ikke, hvilken holdning man har i Socialistisk Folkeparti, og derfor tror jeg, det er rigtigt, og at det også er i ordførerens interesse, at denne uklarhed om SFs principielle stilling til faste forbindelser ved Storebælt bliver fjernet her ved anden behandling.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det, vi vedtog på SFs landsmøde, hvis det kan interessere hr. Svend Auken, var bl.a., at vi ville bekæmpe den faste forbindelse over Storebælt, og at vi ville blive ved med at belyse de miljøspørgsmål, der ligger i den. Men hvis det var sådan, at der var et flertal for en fast forbindelse, ville vi gå ind på den måde, at vi prøvede på at vurdere, hvor det ville være en hjælp til den kollektive trafik. Og det er togtunnelen, og det ved hr. Svend Auken godt.

Det har jeg udtalt adskillige gange, og jeg tror også, det er det, vi ville ende på, hvis vi havde en afstemning i folketingsgruppen. For

[Tommy Dinesen]

der er selvfølgelig nogle fordele ved togtunnelen, og det er derfor – det troede jeg hr. Svend Auken var klar over – at jeg brugte så megen tid på at sige noget om vejdelene, som vi ser som det store uhyre i dette her.

(Kort bemærkning).

Svend Auken (S):

Hr. Tommy Dinesen må undskylde mig, at jeg igen tager ordet. Jeg synes stadig væk ikke, det fremgår, hvad Socialistisk Folkeparti egentlig mener.

Hvis der i dag til behandling i Folketinget havde været et forslag om en togtunnel i form af en boret tunnel, ville Socialistisk Folkeparti så af principielle grunde støtte et sådant lovforslag? Eller ville man sige, at det bedste for danskerne ville være, at vi til evig tid skulle sejle på færgerne nede i Storebælt?

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Vi har ikke ligefrem noget imod at sejle, det vil jeg da godt sige med det samme, men vi har jo sagt, hr. Svend Auken – jeg har lige stået og sagt det – at hvis det er sådan, at man stemmer for det ændringsforslag, der foreligger fra SF, så kan vi da godt blive enige om en togtunnel under hele Storebælt, hvis det er en boret tunnel? Det har jeg sagt utallige gange, og det kan jeg ikke forstå at hr. Svend Auken ikke har læst nogen steder. Det har altså stået i nogle af aviserne.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Helt bortset fra det svar, som hr. Tommy Dinesen gav her, kunne man jo spørge hr. Svend Auken: hvorfor interesserer han sig overhovedet for, hvad andre partier kunne ønske sig i henseende til at få gennemført en ren jernbaneforbindelse? Hvad vedkommer det egentlig hr. Svend Auken, som har sat sig i spidsen for det store, forkromede projekt på Storebælt og anbefaler det?

Hr. Svend Auken kunne ikke drømme om at lytte til hverken VS, SF eller Det Radikale Venstre, så uanset om vi måtte komme og sige, at vi ønsker nu at gå i gang med en ren jernbaneforbindelse, så er hr. Svend Auken bundet stærkt til regeringspartierne i denne sag, til dette forkromede prestigeprojekt.

Og tro mig: dette bliver selvfølgelig udført som højbro og lavbro for biltrafik, uanset at hr. Svend Auken har haft held til at få formuleret en etapeløsning af den specielle type, som klart fordyrer projektet, fordi han selvfølgelig gerne vil skaffe sig et alibi som en, der først og fremmest er tilhænger af den kollektive trafik.

Men hr. Svend Auken har intet fået ud af dette spil. Hr. Svend Auken er bundet op på denne katedral, som jeg tror han selv har kaldt den. Så det er fuldstændig ligeegyldigt, hvilke svar hr. Svend Auken kan liste ud af folketingsmedlemmer om, hvad de mener om en jernbaneløsning over Storebælt, for den mener hr. Svend Auken ingenting om.

Beklageligvis, mærkværdigvis, for der er adskillige socialdemokrater, der er interesseret i en fast forbindelse, først og fremmest for jernbane, over Storebælt. Adskillige socialdemokrater. Men man har vel været presset af SiD, Metal og fagbevægelsen, og hvad ved jeg. Prestigeprojekter, det er, hvad der er tale om. Det er ligesom ude i Kastrup Lufthavn, som bestyres af en tidligere socialdemokratisk finansminister, ham, der førte Danmark frem til afgrunden. Flot og fint skal det være for dem, som har råd til at færdes dér. Men hvordan ser det ud landet over, hvor almindelige mennesker daglig færdes, rejser med den kollektive trafik, som er urettidigt fremme ved gamle nedslidte stationer, med bevilninger til DSB, som er langt bag efter behovet? Hvor er Socialdemokratiet henne dér?

Det fremgår af budgetredegørelsen, som nu er omdelt i Folketinget, at Storebæltsinvesteringen vil få betydning for andre samfundsinvesteringer. Det vil få betydning for DSBs investeringer, fordi DSB nu stærkere skal rette sine investeringer imod dem, der har relation til Storebælt. Derfor har man allerede omlagt de planlagte projekter for elektrificering på regionalbanerne ind mod København. Det er altså forringelse på alle andre områder, fordi dette prestigeprojekt med hr. Svend Aukens velsignelse skal gennemføres.

Dertil kommer, at den del af det danske vejnet, som hr. Svend Auken på grund af initiativrige nordjyske folketingsmedlemmer har fået bundet sammen med Storebæltsaftalen, skal gennemføres samtidig med Storebæltsaftalen.

[Bilgrav-Nielsen]

Men hvad er der så tilbage at spare på, når der skal spares? Som finansministeren siger i redegørelsen, skal der naturligvis ske en tilpasning af de samlede investeringsrammer. Så sparer man på de 300 steder, hvor danske hovedlandeveje føres igennem danske småbyer, og det betyder en kolossal serviceforringelse for de borgere, der bor dér, en kolossal belastning for deres hverdag. Det er, hvad Socialdemokraterne er gået ind for i denne sammenhæng, medmindre Socialdemokraterne helt har fralagt sig ansvar for den økonomiske side af dette projekt, men det har Socialdemokratiet jo nok ikke. Det tror jeg ikke.

Hermed har jeg også antydnet, at de, der står sammen om dette projekt, også står sammen om at finansiere det. Man skal ikke komme til os og bede om at betale den soldetur, det må man selv klare. Hvis man vil have skåret ned i andre budgetter for at få plads til det, må det selskab, som har besluttet dette projekt presset ind på nuværende tidspunkt, betale den regning.

Så er vi tilbage til det, som er dagens emne, nemlig ændringsforslaget. Jeg forstår, at vi vender tilbage til det her. Der er meget at vende tilbage til, ikke mindst fordi vi har fået denne budgetredegørelse.

Så har vi stillet et ændringsforslag. Jeg vil også sige til hr. Svend Auken, at når vi stiller et ændringsforslag om, at vi i det mindste, når jernbanedelen er fuldført, får en fornyet debat og afstemning her i Folketinget, er det, fordi vi har erkendt, at det store flertal, som nu Socialdemokratiet er part i, kan vi formentlig ikke røkke ved, det er nu en kendsgerning.

Men kunne vi så i det mindste ikke tale til den sunde fornuft, nemlig når man nu har gravet og boret og beregnet i de næste 5-6 år, for så dog at vende tilbage til Folketinget på reel vis, ikke som flertallet beskriver det i betænkningen, at man løbende holder udvalget for offentlige arbejder orienteret. Det er jo flintrende ligegyldigt, hvis det er ensbetydende med, at der ikke kan ændres en tøddel i det, der er aftalt.

Var det så ikke rimeligt, at man støttede dette ændringsforslag, så Folketinget fik en chance? Det kunne da være, at Socialdemokratiet til den tid også havde behov for at få justeret nogle ting. Eller er det sådan, at nu skal dette gennemføres i den form, det har

fået, uanset hvad det koster, og uanset om landet på nuværende tidspunkt faktisk ikke har råd til det.

Det er altså et forkert projekt på et forkert tidspunkt, det rammer andre samfundsinvesteringer, det kan man også læse om i Politiken i dag. Det rammer især inden for trafikområdet meget mere nødvendige investeringer.

Jeg kan se, at den tidligere trafikminister, som tidligere havde et fornuftigt standpunkt i denne sag, ryster på sit hoved, men det kan jo skyldes, at han er enig med mig og er ubehageligt berørt af, at aftalen er indgået. Om denne omkostning, som nu ikke er de ca. 13 mia. kr., der stod i lovforslaget, men som nu klart omtales som et projekt, der nærmer sig de 16 mia. kr., for nu er man begyndt at regne med, at der også er noget moms på, og at der nok også kommer nogle byggerenter på i den tid, man bygger, så nu er vi deroppe, altså 16 mia. kr., kunne man om den ikke sige: lad os se tiden an, når vi når frem til færdigetableringen af jernbanedelen, det var dog det mindste?

For jeg tror nemlig, at jernbanedelen er det helt, helt afgørende i dette projekt, navnlig hvis man har en idé om at fremme den kollektive trafik. Har Socialdemokratiet en idé om at fremme den kollektive trafik?

Et andet problem i projektet er udformningen. Hvorfor vil man ikke videreundersøge muligheden for en boret tunnel? Det er i lovforslaget låst fast til kun at være noget, man eventuelt kan bruge under Østerrenden mellem Sjælland og Sprogø, og ikke hele vejen over, uanset at alle ved, at kunne man bruge denne løsning hele vejen, var vi stort set uden miljømæssige problemer i forbindelse med Storebæltsforbindelsen.

Men det vil man ikke, det skal ikke undersøges, for der skal senere hænges en billed på, så man kan få bilerne til at køre over af sig selv dér, og jeg ser i en venstreavis i dag, at det skal naturligvis, når den åbnes, være gratis. Det skal være gratis at komme over dér, uanset hvad der nu står i betænkningerne. Det er vel sådan et led i den tilstundende valgkamp, at nu lover man en Storebæltsbro og gratis overfart. Det er et galt spor, man er inde på.

Vi har stillet det ændringsforslag, for at Folketinget i hvert fald får en chance for at komme tilbage til sagen. Jeg synes, når fler-

[Bilgrav-Nielsen]

tallet i sin betænkning selv siger, at der er behov for det, ligger der jo deri en erkendelse. Men en reel erkendelse af, at Folketinget så også må have reel indflydelse, ligger der ikke i flertallets bidrag til betænkningen.

Men jeg må stille det spørgsmål til hr. Svend Auken: hvordan vil hr. Svend Auken sikre, at intet andet anlæg, intet andet område inden for det danske samfund bliver negativt berørt af de investeringer, der nu skal fremmes på Storebælt? Hvordan vil hr. Svend Auken sikre, at DSB kan køre efter de planer, der har været lagt indtil nu, og ikke mindst efter at de radikale ændringsforslag er blevet stemt igennem til finansloven? Hvordan vil hr. Svend Auken sikre, at de nødarbejder, de arbejder på black spots, som det vist hedder i fagsproget, de virkelig vanskelige steder på hovedlandevejene, kan udbygges og gøres mere trafik sikre og ikke bliver ramt af dette? Det vil være meget spændende at få svar på. Der er i hvert fald et svar på det i budgetredegørelsen, et svar, som Det Radikale Venstre absolut ikke kan acceptere.

(Kort bemærkning).

Svend Auken (S):

Jeg vil bare sige hr. Tommy Dinesen tak for hans svar. Jeg synes, det var et godt og klart svar, vi fik. Jeg var bare interesseret i at få denne oplysning her ved andenbehandlingen, for så er den uenighed, der er os imellem, spørgsmålet om udformningen af den faste jernbaneforbindelse.

Det fører mig også frem til hr. Bilgrav-Nielsen, der, hvis jeg forstod, hvad han sagde, efter at alle skældsordene var overstået, også var af den opfattelse, at en jernbaneforbindelse ved Storebælt var fornuftig. Det er den, der skal bygges i de kommende år. Hvis den stiller krav om nedskæringer på andre områder, er vi fælles om det problem, hvis man ønsker en jernbaneforbindelse ved Storebælt.

Vi er i Socialdemokratiet imidlertid af den opfattelse, at finansministeren i finansredegørelsen ikke har ret i, at man for at kompensere samfundsøkonomisk for en samfundsøkonomisk rentabel investering skal gennemføre reduktioner på andre områder. Vi mener, at med udsigt til stor arbejdsløshed i samfundet er det fornuftigt at investere

samfundsøkonomisk rentabelt, uden at det skaber behov for, eksempelvis at man skærer ned på sygehuse, vejbyggeri i andre dele af landet osv. Det er vores opfattelse. Vi kan derfor overhovedet ikke anerkende den sammenhæng i tingene, som finansministeren ud fra et andet politisk ståsted end vort har givet udtryk for i budgetredegørelsen og ved forelæggelsen af budgetredegørelsen.

Men tilbage er der altså at konstatere, at det, der deler vandene i dag her ved andenbehandlingen, ikke er spørgsmålet, om der skal være en fast forbindelse ved Storebælt eller ej, men det er udformningen af den forbindelse.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Så vil jeg spørge hr. Svend Auken, for at hr. Svend Auken også kan gøre det klart: om det, hr. Svend Auken nu siger, betyder, hvis det kommer til at koste, som der bl.a. står i Politiken på forsiden i dag, den sociale genopretning eller de sociale klienter eller nogle boliger, eller hvad det nu er, at Socialdemokratiet vil gå fra det forlig, som vi diskuterer nu? Det kan besvares med ja eller nej.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Hr. Svend Auken ved, at bag det forlig, der er indgået mellem regeringspartierne og Socialdemokratiet, ligger, at forbindelsen skal udføres i to etaper. Derfor vil jeg spørge på baggrund af det, hr. Svend Auken lige sagde her, om det betyder, at såfremt de økonomiske forudsætninger kommer til at se dårligere ud om et år eller nogle år frem i tiden, vil Socialdemokratiet være villigt til at gå ind for – måske oven i købet i en eventuel regering – at det kun bliver første etape, der bliver udført. Det synes jeg ærlig talt at hr. Svend Auken i dag skulle give et klart bud på, for jeg er helt overbevist om, at mange af de socialdemokratiske folketingsmedlemmer, som agter at stemme for dette lovforslag, kun gør det med én eneste baggrund, nemlig den, at man kun vil have jernbaneforbindelsen og ikke vejen.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

[Bilgrav-Nielsen]

Jeg vil gerne spørge hr. Svend Auken, om hr. Svend Auken vil være parat til at bruge et flertal – hvis det her mellem anden og tredje behandling kan etableres – for, at det, vi i første omgang interesserer os for, er en ren jernbaneforbindelse, altså en ren jernbaneforbindelse uden forpligtelse til, at der senere absolut skal hænges en vejdel på. Vil hr. Svend Auken svare mig klart på det? Når nu produktionen er overstået, kan det være, hr. Svend Auken lige kan få tid til at lytte lidt.

Det er interessant, at hr. Svend Auken stillede spørgsmål til andre om jernbaneforbindelsen, men nok så interessant vil det være at høre, om hr. Svend Auken vil gå ind for en sådan uden bindinger til nogen vejdel. Vil hr. Svend Auken udnytte et sådant eventuelt flertal, må vi jo tage sagen tilbage i udvalget og se, om der kan findes et sådant flertal. Det vil der nok være god mulighed for, så vidt jeg kan bedømme. Men det hænger nok sådan sammen, at hr. Svend Auken netop har bundet sig til, at vejdelens skal følge.

Så kunne jeg tænke mig at spørge finansministeren, som jo er her i dag – det forstår man godt, for det er en sag, der har en meget fremtrædende plads i budgetredegørelsen –: hvad mener finansministeren egentlig om den holdning, som hr. Svend Auken gav udtryk for, at man da godt kan stå sammen om at gennemføre et sådant milliardprojekt, uden at man overhovedet vil tage medansvar for, hvordan midlerne skaffes? Hvad mener egentlig finansministeren om sådan en holdning?

Margrete Auken (SF):

Jeg vil lige sige, at det, der i øjeblikket for alvor laver kludder i det ud over, at Socialdemokraterne er noget uklare, er regeringen og finansministeren. Ifølge det befriede Aktuelt sagde finansministeren i går, at det var gavnligt, hvis kommunerne lærte at prioritere deres investeringer, hvorefter man »bultre« alle sine prestigeting oven i hinanden.

Det kan godt være, at det i en krisetid kan være fornuftigt at investere, men ikke i hvad som helst. Vi ser om TV 2, hvor svært det er at begrunde ud fra, at vi nu skal have gang i sagerne. Hybridnettet er det sandelig heller ikke nemt at komme igennem med. Denne sammenklumpning af faserne i Storebælt gør

det ekstra vanskeligt; det er dér, det overordnede kludder ligger. Så må Socialdemokraterne se, hvordan de får reddet sig ud af det morads.

Det eneste spørgsmål, jeg skal stille ud over dem, vores ordfører, hr. Tommy Dinesen, har stillet, er, hvordan Socialdemokratiet kan regne med, at vi vil være med til at finansiere, hvis vi får et flertal sammen, den elendige del af det: det rør 80 m oppe i luften med en vejbro, som der er meget dårligt belæg for.

Regeringen har hele tiden prøvet at koble tingene sammen og bare sige, at Storebælt er én stor klump, ikke? Og det er dér, den ligger, den sag. Jeg synes jo simpelt hen, at det er meget, meget ukvalificeret.

Jeg spurgte på et tidspunkt hr. Ikast, om han kunne huske, hvorfor regeringen gik ind for denne vejbro, og så sagde han, jeg var fræk. Det kan jeg godt forstå at han svarede, for det var ikke til at begrunde; det var bare: det vil vi nu engang have, uanset hvor højt den kommer op, eller hvordan den kommer til at se ud. Og alle de rapporter, vi har, viser, at den økonomisk er meget tvivlsom.

Svend Auken (S):

Jeg er ked af, at jeg har voldt så megen opstandelse ved blot at gå ind i debatten for at få slået fast, at det, den politiske uenighed i Folketinget gælder, ikke er spørgsmålet om en fast forbindelse over Storebælt eller ej, det er udformningen af den faste forbindelse ved Storebælt.

Men når jeg nu engang har stukket næsen frem, skylder jeg vel også svar på de spørgsmål, der er stillet. Selvfølgelig vedstår Socialdemokratiet en indgået aftale, og af den aftale fremgår også den finansiering, der skal til for at klare investeringen ved Storebælt.

At der så derudover er uenighed mellem en konservativ regering og Socialdemokratiet med hensyn til ønskeligheden af samfundsøkonomisk rentable investeringer i en situation med udsigt til stor arbejdsløshed, kan ikke komme bag på hr. Bilgrav-Nielsen. Det er hr. Bilgrav-Nielsen og hans parti, der sammen med regeringen har ansvaret for den økonomiske politik her i landet.

Vi vedstår naturligvis vort ansvar med hensyn til den aftale, der er indgået, og med

[Svend Auken]

hensyn til dens finansiering. Derom kan der ikke være tvivl.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Så lad mig spørge: vil det være et brud på den aftale, om man dog har så meget af en demokratisk spilleregulering i det, at man giver Folketinget en chance for at tage stilling til den fase, der får det hele til at brase sammen økonomisk? Kunne vi ikke lave en eller anden udgave af det, sådan at Socialdemokratiet – og for den sags skyld også regeringen, som i andre sammenhænge synes, det er udmærket at bruge Folketinget, skønt det kniber mere og mere – og vi på en eller anden måde fik det formularet sådan, at vi fik belyst anden fase økonomisk og trafikalt osv.? Det ville da være meget godt, så kunne vi prøve at få det på plads.

Arne Melchior (CD):

Ja, nu kunne vi jo så synge det gamle refræn: »Nu igen stor ballade i familien«. I hvert fald kan vi konstatere, at begge kombattanterne ikke havde tilstrækkelig tillid til de ordførere, som deres grupper har valgt til denne debat.

Medens Tinget nu genhenter sit vejr efter denne meget sjove dramatik, skal jeg et øjeblik beskæftige mig med L 78, som vi også behandler. Hr. Dohrmann har siddet på spring længe og er nogle gange også sprunget herop. Jeg må lige beskæftige mig et øjeblik med hans privatfinansierede faste Storebæltsforbindelse og gøre opmærksom på, at for det første – da forbindelsen jo skal lånefinansieres – bliver det i stor udstrækning privat kapital, altså privatfinansiering, om end den er statsgaranteret gennem det statslige aktieselskab.

Jeg har gentagne gange fra denne talerstol frittet hr. Dohrmann ud om, hvor han har de private, der vil finansiere, og det har han aldrig kunnet svare mig på, for der findes ikke noget svar på det, for der er ikke nogen. Der står långivere i kø, så de træder hælene ned på hinanden, det er klart, for de ved, det bliver en god forretning, men der er ikke ét konsortium, ikke én bank, ikke ét firma, ikke ét menneske, der har banket på nogen dør og meldt sig til at opfylde det, hr. Dohrmann drømmer så hektisk om om natten.

De har endog siden den 11. november 1986 haft hr. Dohrmanns lovforslag liggende, og § 3 indeholder følgende:

»Enhver, der fra statslige eller kommunale organer ønsker at indhente oplysninger, der kan være af betydning for den tekniske udarbejdelse af projekter som nævnt i § 1, kan erholde disse oplysninger ved forlods at indbetale et gebyr ...«.

Jeg tror, at samtlige ministre vil kunne bekræfte, at der ikke er nogen, der har bedt om disse oplysninger, hvilket er en ny bekræftelse på, at er der noget, der er spild af tid, er det, at hr. Dohrmann opretholder det forslag, og vi vil da også på tirsdag, tror jeg det bliver, se de berømte fire lygter på vores tavler i ensom majestæt – og så tillykke med det!

Tilbage så til L 177. Det var glædeligt, at hr. Bilgrav-Nielsen dog i det meste af sin tale, især i sin første og formodentlig forbedrede ordførertale, havde indset, at både toget og bilen er kørt, at altså vedtagelsen står fast. Det indså han ganske realistisk, og det ville jo også være uhørt andet. Så når han nu bagefter sprang på hr. Tommy Dinesens vogn og prøvede at redde noget i land, var det jo også spilfægtteri.

Finansudvalget har bevilget de første millioner kroner til aktiekapital i dette statslige aktieselskab. Bestyrelsen blev nedsat, hvis jeg husker rigtigt, i januar måned. Direktionen er udpeget. Arbejdet er i gang, parlamentarisk og demokratisk helt i orden med fuld bevillingsmæssig dækning. Så er der vel ikke nogen, der tror, at dette alle tiders mest gennemundersøgte og gennemdiskuterede projekt skulle falde her lige før fyraften på debatten.

Jeg synes ikke om de udtryk, hr. Bilgrav-Nielsen bruger, men jeg vil da indrømme, at der da ikke er noget odiøst eller uartigt i at bruge ord som »katedral« og »forkromet« og »prestige«, men der er alligevel en ganske betydelig frækhed i det, for man kan da udmærket være imod et projekt, men fordi man er imod et projekt, behøver man da ikke udnevne det til noget som helst forkromet. Jeg tror, at både direktion og bestyrelse i selskabet vil kunne bekræfte, at der ikke bliver en eneste forkromet del, hverken på tunnelen eller på brodelen, hvis der bliver en sådan, og derfor synes jeg, at det er en usaglig og hånlige debatform.

[Arne Melchior]

Så skal jeg sige et par ord om investeringerne i forbindelse med den budgetredegørelse, der blev fremlagt i går. Jeg synes, finansministeren i går ganske udmærket har redegjort for, at de deri nævnte størrelser ikke taler imod visse af de store projekter, som der er enighed om, i hvert fald et stort flertal for, i dette Ting.

Det drejer sig nemlig ikke om at investere i importtunge, i beskæftigelsessvage, i overflødige og urentable projekter såsom f.eks. skolebyggeri i årtier, hvor der er væsentlig nedgang i elevtallet for en lang årrække fremover. Men tilbageholdenheden, som hr. Bilgrav-Nielsen og jeg kan blive enige om, kan ikke gælde gode og rentable investeringer med relativt høj beskæftigelse og relativt lavt importforbrug. Jeg vil derfor totalt afvise, at tallene, vi fik i går om de offentlige investeringer for det næste årti, på nogen måde skulle gøre denne bevisligt rentable forbindelse mindre interessant.

Men hr. Bilgrav-Nielsen svang sig ligefrem op til at påstå, at black spots, altså særlige trafikpunkter, hvor der sker mange ulykker, skulle være hindret i at forbedres på grund af denne faste forbindelse. Jeg vil bede ministeren for offentlige arbejder bekræfte, at nu som før anmeldes der ikke, hvad der vejteknisk forstås ved black spots, uden at der omgående sættes ind over for dem. Eftersom den faste forbindelse skal være lånefinansieret, kan der overhovedet ikke være tale om, at statsbudgettet, at finanslovene, at vejkontiene skulle forringes med beløb til black spot-bekæmpelse. Jeg ved, at der vil være konsensus i Folketinget om at modsætte sig, at noget sådant skulle ske. Jeg er sikker på, at ingen minister for offentlige arbejder nogen sinde kunne drømme om at udsætte et eneste black spot-arbejde af hensyn til noget som helst andet projekt.

Vi ved på forhånd – for det er et led i aftalen mellem forligspartierne – at væsentlige dele af investeringen vil komme fra nogle af de store fonde, altså Dyrtingsfonden og ATP-fonden.

Disse store fonde har i disse år en indgang i størrelsesordenen over 10 mia. kr. p.a., altså ca. næsten $\frac{1}{2}$ af, hvad den faste forbindelse koster i hele sin opførelsestid, og disse fonde er pligtige at anbringe disse meget store kapitaler på vegne af dem, pengene tilhører. De skal anbringe dem langsigtet, de skal anbrin-

ge dem sikkert, og de skal anbringe dem rigeligt forrentet. Det er ganske oplagt, at projekter af den art, som vi her taler om, inklusive hybridnet, inklusive broer over Øresund og over Østersøen, er fortrinligt velegnede til at få disse penge anbragt på en måde, som ikke bare disse penge, men også deres ejermænd har godt af.

Med disse ord skal jeg glæde mig over, at det snart er tirsdag, og uanset hvor meget udvalgsarbejde nogle måtte udbede sig i mellemtiden, føler jeg mig nu som før overbevist om, at toget og bilen nok skal køre til tiden, og at vi – ved, at dette tostrengede system bevares – i hvert fald i det lange løb vil sikre den valgfrihed, som er et af CDs fornemste mål, når trafikpolitikken skal lægges til rette.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hr. Arne Melchior er ekspert i påstande, som har kort levetid. Den første påstand fra hr. Arne Melchior var for et år siden, at der aldrig nogen sinde vil komme så meget som en eneste krone på den danske finanslov i forbindelse med Storebæltsaftalen, ikke én krone. Det har han sagt, og det står på tryk. Det varede ikke længe, før der kom krav til finansloven om, at der skulle afsættes penge til det statslige aktieselskab. De kom ikke inden for finanslovens rammer, de står udenfor. Det Radikale Venstre vil ikke acceptere, at penge til denne forbindelse på nuværende tidspunkt skal blokere for andre ting.

Siden er der kommet et nyt aktstykke til finansudvalget, som er blevet godkendt af et flertal, og det betyder, at også på finansloven for 1988 vil der være midler afsat til indskud i Aktieselskabet Storebæltsforbindelsen, og ingen ved, om det er sidste omgang. Det mener man det er, men der er ingen, der ved det.

Påstand nr. 2 består i, at hr. Arne Melchior stadig væk påstår, at det intet som helst har at gøre med vejinvesteringer, DSB-investeringer eller andre samfundsinvesteringer, for dette skal jo låne- og brugerfinansieres, hokuspokus! Låne- og brugerfinansiering betyder intet for det danske samfund, intet for andre samfundsinvesteringer, og så har vi fået denne redegørelse, som endelig effektivt gør op med hr. Arne Melchiors vildfarelser.

[Bilgrav-Nielsen]

Påstand nr. 3 er, at hr. Arne Melchior siger, at selvfølgelig vil ingen minister jo rokke ved andre vejinvesteringer eller DSB-investeringer. Så har hr. Arne Melchior ikke fået læst denne budgetredegørelse, for her står det klart, at DSB allerede er begyndt at omprioritere ind mod Storebæltsforbindelsen, lægger planer om elektrificering, fjerner den fra de områder, som skulle have haft gavn af elektrificeringen, og lægger den ned mod Storebælt. Vestbanen ud mod Holbæk og baner sydpå og andre steder i landet er udskudt til fordel for, at man nu skal have flere penge satsset omkring Storebælt.

Vejinvesteringerne. Hr. Arne Melchior bedes læse på side 149, hvor der udtrykkeligt står, at det er de sidste 400–500 mill. kr., som ikke er bundet op på Storebæltsaftalen, der nu skal reduceres, altså 400–500 mill. kr. til andre statslige vejanlæg. Hvornår vil hr. Arne Melchior erkende, at han har taget fejl?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det klæder ikke hr. Bilgrav-Nielsen at lægge en modpart noget i munden, som vedkommende ikke har sagt, og så argumentere imod det. Hr. Bilgrav-Nielsen siger, at det står på tryk, at jeg skulle have sagt, at der aldrig skulle være en eneste krone. Vi plejer her, når vi kommer med noget, der står på tryk – hr. Bilgrav-Nielsen sagde ikke, det er noget, jeg husker, men at han ved, det står på tryk – at vise, hvor det står; det skylder hr. Bilgrav-Nielsen sandelig både mig og Folketinget. Jeg skulle have været meget alvorligt indisponeret, hvis jeg nogen sinde har sagt noget sådant, men bevisbyrden ligger på hr. Bilgrav-Nielsen. Det kan aldrig have været rigtigt, og jeg er sikker på, at jeg aldrig har sagt det.

Så siger hr. Bilgrav-Nielsen videre, at jeg skulle have talt om vejinvesteringer og DSB-investeringer og elektrificering. Det har jeg ikke. Det, jeg sagde at ingen trafikminister vil gøre, er at undlade at bringe et anmeldt black spot-punkt i orden omgående af hensyn til nogen som helst anden investering. Jeg er vidende om, som det har været i denne regerings hele tid, at black spot-arbejderne fortsat har højeste prioritet. Vi blev endda enige med fru Margrete Auken i sin tid, for hun gik meget ind for black spots, men da

hun blev overbevist om, at de bliver taget allerførst altid, erklærede hun sig dengang tilfreds og har i flere år ikke omtalt det, fordi der ikke er noget black spot-arbejde, der bliver lidende. Det går ikke, hr. Bilgrav-Nielsen, at påstå, at jeg har sagt noget, som jeg ikke kunne drømme om at sige, og så bagefter holde en flot tale imod det. Det er som at kæmpe imod spøgelsen.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Den sidste bemærkning skal jeg ikke kunne modsige.

I øvrigt vil jeg gerne henvise til side 148, når det ikke hjalp med de andre sider, jeg henviste til. Der står i budgetredegørelsen om omfartsveje:

»I dag er der fortsat knap 300 strækninger i byer med gennemkørende hovedlandevejstrafik. Ønskerne om at få løst de fremkommeligheds-, sikkerheds- og miljømæssige problemer, der er forbundet hermed, er ganske omfattende.«

Der står videre, at man i 1984 blev enig om, at 25 anlæg skulle etableres – altså ud af de 300.

Men tilbage står, at med de beskårne budgetter, der nu bliver tale om, bliver der ingen penge til dem – eller i hvert fald må de beløb, der kan afsættes til disse anlæg, nu skæres ned, da udgifterne til de motorveje, der er knyttet til Storebæltsforbindelsen, skal afholdes og udgifterne til etablering af Storebæltsforbindelsen skal afholdes. Når så investeringsrammerne overskrider, hvad der er basis for i samfundet, er det de andre, mindre projekter, man må falde over. Det står lysende klart i denne redegørelse, at det er det, der vil komme til at ske. Jeg går da ud fra, at når regeringen fremlægger en budgetredegørelse, så står CD også bag den.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Bilgrav-Nielsens sidste indlæg var et bevis på, at han havde lagt mig forkerte ord i munden. I mit ordførerindlæg talte jeg udelukkende om de black spots, som hr. Bilgrav-Nielsen havde gravet frem. Han kan intet sted vise andet end det, jeg sagde om black spot-arbejder.

[Arne Melchior]

Han drog også elektrificeringen i tvivl. DSBs togelektrificering ligger det jo helt anderledes med. Der ligger mange andre ting i det, som man ikke kan klare i en kort bemærkning her. Elektrificeringen har – bl.a. på grund af udviklingen i energipriserne – slet ikke den rentabilitet mere, som den havde, dengang den blev vedtaget. Derfor kræver den sag en hel debat for sig.

Jeg skal også citere fra side 148, idet hr. Ikast har været så venlig at stikke mig den bog i hånden, som jeg ikke havde med til debatten. Der står udtrykkeligt om de omfartsveje – som ikke har noget med black spots at gøre –:

»Disse anlægsarbejder er eller forventes færdiggjort i sidste halvdel af 1980erne og i begyndelsen af 1990erne.«

Min hovedpåstand er i øvrigt den, at hvad der end udskydes af offentlige investeringer, så skyldes det hverken Storebæltsforbindelsen, den kommende Øresundsforbindelse eller hybridnettet, for disse penge lånes, og man beskærer hverken vejbyggeri, hospitalsbyggeri, uddannelsesudgifter eller noget som helst andet af den slags foranstaltninger.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det bliver mere og mere fantastisk, for hver gang hr. Arne Melchior tager ordet. Nu har vi lige fået denne budgetredegørelse, som tager alle besluttede større samfundsinvesteringer med samt en række planlagte, som ikke er endeligt besluttet. Konklusionen fra finansministeren er, at der ikke er råd til at gennemføre alle disse projekter. Blandt disse projekter er naturligvis også sådanne, som er lånefinansierede, for de er fuldt så belastende for det samlede danske samfund som de ikkelånefinansierede. Kun hr. Arne Melchior kan fortsat svæve i den vildfarelse, at bare man låner, så er der ingen samfundsøkonomiske problemer.

Dohrmann (FP):

For dem, der virkelig ønsker en fast forbindelse over Storebælt, ville det have været helt naturligt og fornuftigt, at Folketinget i stedet for det forlig, der nu er indgået mellem regeringspartierne og Socialdemokratiet, havde vedtaget, at private virksomheder – danske eller udenlandske, eventuelt sammen

– fik mulighed for at indlevere deres tilbud i Ministeriet for Offentlige Arbejder, således at man kunne se, hvad de havde at tilbyde. Det ville også have været helt naturligt, at de som betaling over en årrække fik mulighed for at opkræve de bropenge, de gebyrer, der under alle omstændigheder skal betales.

Nu er det en fuldbyrdet kendsgerning – det fremgår af de to betænkninger, der foreligger – at samtlige partier, inklusive de såkaldt liberale regeringspartier, indstiller vort forslag til forkastelse og foretrækker en ganske vist noget camoufleret, men i realiteten statsfinansieret forbindelse. Så kan man ellers gå og prale af sin liberalisme og af at være tilhænger af privat initiativ osv. Realiteten er jo den stik modsatte.

Det ændringsforslag, Det Radikale Venstre og SF har fremsat, er meget interessant. Fremskridtspartiet vil stemme imod det. Men jeg føler mig helt overbevist om, at selv om ændringsforslaget bliver forkastet, vil spørgsmålet dukke op igen. Jeg føler mig også helt overbevist om – det kan hr. Ikast og hr. Svend Heiselberg godt notere sig – at det, der her foreslås, bliver en realitet. Det, de borgerlige partier kommer til at medvirke til, bliver en jernbaneforbindelse og intet som helst andet. I er blevet snydt, så vandet driver af jer, af Socialdemokraterne!

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Ingen direkte tiltale!

Dohrmann (FP):

Ingen direkte tiltale, nej. Det var ellers påkrævet i denne situation. Regeringspartierne er blevet snydt, og det vil de komme til at erkende. Der går måske en 3-4 år, så er man godt i gang med jernbaneforbindelsen. På det tidspunkt finder man ud af, at alt taget i betragtning – først og fremmest selvfølgelig økonomien – har man ikke råd til mere. Men når man nu er godt i gang, hvad gør man så? Ja, man kan da ikke stoppe sådan en halv jernbaneforbindelse, vel? Så fuldfører man jernbaneforbindelsen, og så starter man nok med at udskyde vejforbindelsen et år eller to. Men den kommer aldrig længere. Så har man jernbaneforbindelsen, og vejforbindelsen kan vi kigge ud i det blå efter. Sådan vil det gå med holdningen i Socialdemokratiet og ikke mindst i Det Radikale Venstre.

[Dohrmann]

Hvem kommer så til at betale? Ja, i første omgang vil der ske det, som allerede er blevet nævnt her i dag, og som også bliver nævnt i Politiken i dag: vejnettet vil blive mishandlet, der er ingen penge til det. Det vil gå ud over ventelisterne på sygehusene; de vil blive endnu længere. Det vil komme til at gå ud over folkepensionisterne, de kan ikke få noget mere i folkepension. Alt sammen, hr. Arne Melchior – undskyld, jeg må ikke tale direkte – fordi vi havde en trafikminister, som absolut skulle have gennemført et prestigeprojekt. For det er jo prestige, det drejer sig om. Hvad har diskussionen i pressen gået på? Har den gået på det saglige og det fornuftige ved forbindelsen? Nej, det har den ikke. Den har gået på, hvornår dronningen skulle komme og klippe snoren over, osv. Det har været hovedargumenterne. Derfor kan jeg fuldt ud tilslutte mig de bemærkninger, der er faldet om forkromet prestigeprojekt.

Jeg vil endda gå så vidt som til at sige, at hvis man absolut vil sætte sådan nogle mindesmærker over sig selv, kan det gøres langt billigere. Jeg synes, det ville være langt bedre for samfundet, om vi blev enige om at bevilge de nødvendige penge til en buste eller en statue af hr. Arne Melchior. Samfundsmæssigt ville det være en god investering, hvis vi vel at mærke slipper for det, der her er udsligt til.

Vi stemmer som sagt imod ændringsforslaget, og vi beklager meget, at det går med dette prestigeprojekt, som det gør. Man sætter nogle ting i gang; det er man politisk næsten nødt til. Man er jo allerede begyndt med gennem dyre annoncer at ansætte folk til 700.000–900.000 kr. om året. Pengene ruller. Vi får måske en jernbaneforbindelse. Men en forbindelse, som også bilisterne kan benytte, kommer vi ikke til at se de første 25 år.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Vi havde ellers lovet, at dette skulle gå forholdsvis hurtigt, men nu kan jeg ikke blive siddende ned længere. Man taler her, som om 3 pct. af den investering, der er redegjort for i dette budgetforslag, vil ødelægge det hele.

Sortseeren dukker lige pludselig frem hos hr. Dohrmann. Han tror, at de store partier

går rundt og snyder hinanden. Hvor har han disse tanker fra? Den samarbejdsaftale, der er lavet i juni sidste år, er holdt til punkt og prikke i dette forslag, og hr. Dohrmann vil se, at det bliver kørt igennem ved tredjebehandlingen på tirsdag.

Hr. Dohrmann kalder det et prestigeprojekt. Hvis vi havde fortsat med sammenlagt færgefart, så ville det have været dyrere end det projekt, vi gennemfører i dag, hvis man regner udgifterne med fra i dag og indtil år 2020.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Ikast hævder – det er blevet fremført nogle gange – at det er dyrere med færgefart. Det er regnet frem til år 2010, det er én ting; men jeg vil kalde det fup, når man regner den slags ting ud. For det første tager man ikke samfundsøkonomien med. Det gør man nogle gange, når det kan bruges, men man regner ikke med, hvis der er 5.000 mænd eller kvinder, der bliver arbejdsløse. Det er ½ mia. kr. på statsbudgettet, men de er overhovedet ikke med. Til gengæld laver man en udregning, der er baseret på, at fordi man nu ikke skal vente ½ time for at komme over Storebælt, så sparer samfundet ½ mia. kr. om året. Hvor kommer de penge fra? De kommer ude fra den blå luft. Når man laver den slags numre, så kan man få alting til at være rentabelt.

Jeg vil godt, mens jeg er her, spørge hr. Søgaard, om hr. Søgaard mener, at man ikke vil tage forliget op igen i tilfælde af, at rigets økonomiske situation skulle blive dårligere. Skal det her bygges under alle omstændigheder?

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Hr. Dohrmann har ordet for en kort bemærkning, og så går vi tilbage til ordfører-rækken.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg kan godt fortælle hr. Ikast, hvad der bliver allerdyrest. Det allerdyreste bliver nemlig det, der er udsligt til nu, nemlig en jernbanetunnel, en fast forbindelse, som kun DSB kan benytte, samtidig med at man skal

[Dohrmann]

fortsætte med at sejle bilerne over. For bilforbindelsen kommer aldrig videre. Nu begynder hr. Ikast at tale om økonomi. Det er jo Det Radikale Venstre – det ved hr. Ikast også godt – der har været regeringspartiernes økonomiske garant. Det er det parti, der har stået bag alt. Så indgår regeringspartierne en aftale med Socialdemokratiet, som faktisk har stemt imod alle de spæde forsøg, regeringen har gjort. Jamen hvordan skal alt det nogensinde blive til virkelighed? Det er derfor, jeg vover at tale om prestigeprojekt, for det er ikke andet.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

I den lange tid, der er gået, har jeg stået og tænkt på: hvem snyder egentlig hvem? Er det måske finansministeren, der snyder Socialdemokratiet?

I forbindelse med budgetredegørelsen, som Det Radikale Venstres ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen, så glimrende har draget frem mange gange – det skal jeg nok lade være med, jeg har den heller ikke med – har han jo klart påvist, at det er Socialdemokratiet, der er blevet snydt af finansministeren.

Jeg har også lagt mærke til, at finansministeren er gået. Jeg har undret mig over, at finansministeren ikke har været oppe at tage ordet en eneste gang for at fortælle hr. Bilgrav-Nielsen, at hr. Bilgrav-Nielsen tog fejl – hvis hr. Bilgrav-Nielsen ellers tog fejl, men det gør han jo ikke.

VS er siden det tidlige forår 1985 gået ind for en biltogstunnel. Det har stået 100 pct. klart. SF har haft en lidt mere vattet holdning, men SF har alligevel sagt: hvis det skal være, jamen så. Det er også næsten klart. Og hvis man havde presset SF lidt, så var det 100 pct. klart, så var SF i orden. Hermed er VS og SF i orden. Så mangler man bare Det Radikale Venstre. Jeg tror nok, at Det Radikale Venstre også havde været klar. Jamen så havde man jo haft et politisk flertal i dette Folketing for en jernbanetunnelløsning. Så havde man ikke behovet – hvis det ellers var jernbanetunnelen, man var interesseret i – at begive sig ud i det meget brede forlig, hvor man er kommet frem til den mest molboagtige løsning, jeg nogen sinde har set.

Vi har altså været klar til jernbanetunnel – o.k., vi sagde en biltogstunnel, men det skal da ikke skille os ad – siden januar 1985. Vi

mener faktisk, at det var den billigste og den mest rentable løsning. Vi pegede også på, at takstproblemet ville være let at tackle med en biltogstunnel, da alle jo er vant til at betale for togtransport. Endelig pegede vi på, at en tunnelløsning ville gøre det langt lettere at få en betydelig del af godstransporten over på skinner i stedet for på hjul.

Derfor sagde vi selvfølgelig ved første behandling af dette forslag fra over for den aftale, som regeringen og Socialdemokratiet har lavet som en ganske ejendommelig 2-trinsraket. Første trin med jernbanetunnelen var vi selvsagt meget positive over for og gav mange rosende ord med på vejen, men andet trin var ganske uspiseligt for os. Denne løsning er, som hr. Bilgrav-Nielsen har påpeget, utrolig dyr, ganske unødvendigt dyr. Det er fuldkommen tåbeligt først at bygge det ene og så bygge det andet. Det gør byggeriet utrolig meget dyrere. Grunden til, at det bliver så meget dyrere, er selvfølgelig, at det er et tåbeligt politisk forlig, der skulle gøre både Socialdemokratiet og regeringen tilfredse.

Vi har også hele tiden sagt, at vi skulle være overbevist om, at havmiljøet ikke ville lide skade i forbindelse med anlæggene. Vi er faktisk ikke helt overbevist om, at havmiljøet ikke vil lide skade i forbindelse med anlæg af en fast forbindelse af den type, som lovforslaget omhandler.

Vi er ikke betænkningberettigede, for vi har intet rigtigt ordinært medlem i udvalget, men vi er ganske enige i de betragtninger, som SF og de Radikale har gjort – i alle tilfælde langt hen ad vejen – om havmiljøet og om økonomien, og da vi under ingen omstændigheder ønsker 2. etape, synes vi selvfølgelig, at det ændringsforslag, som SF og Det Radikale Venstre har stillet, er, måske ikke forslaget, men et utrolig godt forslag, fordi det giver os demokratisk lov til igen at diskutere 2. etape.

Der var engang en socialdemokrat, der sagde: »Man har en mening, til man får en anden.« Det var der mange der grinte ad. Jeg synes da, at det var meget fornuftigt, for man lærer jo hele tiden, vel også som socialdemokrat. Det kunne da godt ske, at man i al den tid, der går, ville lære noget og ville se, at jernbanetunnelløsningen var nok, og at den var god, og derfor ville det være utrolig tåbeligt at smide en utrolig masse penge ud

[Elisabeth Bruun Olesen]

på noget, man for så vidt slet ikke havde brug for.

Derfor skal vi selvfølgelig diskutere det her i Folketinget igen. Hvis det ikke var, fordi jeg vidste, at man havde indgået en aftale, men kun så mere fornuftsmæssigt på det, ville jeg stå ret uforstående over for, at Socialdemokratiet stemmer vores forslag ned.

Jeg skal ikke komme meget ind på den diskussion om de sociale milliarder – jeg har læst Politiken i dag – som den nye bro vil sluge. Men jeg vil påpege igen, at vi altså mangler finansministeren i denne debat. Vi mangler finansministerens svar på: har Socialdemokratiet ret? Har regeringen ret? Eller hvad er det, der sker? Hvem snyder hvem? Mit gæt er, at det er Socialdemokratiet, der bliver snydt.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Dette forslag drejer sig om adskillige milliarder kroner. Jeg lægger mærke til, at finansministeren ikke er her. Det er måske forklarligt, for man kan da ikke være finansminister i en regering, der fremsætter lovforslag om loft over de kommunale og amtskommunale skatteudskrivninger af hensyn til landets økonomi, og samtidig i fuldt alvor tillade denne økonomi at bruge milliarder af kroner, man ikke har. Hvis han havde været her, ville jeg gerne have finansministerens forklaring på, hvordan et fornuftigt menneske kan have sådan en indstilling. Hvis han da har den. Jeg håber, han ikke har den.

(Kort bemærkning).

Søgaard (S):

Der har i flere omgange været talt om snyd, hvem der snyder den ene, og hvem der snyder den anden. Jeg kan sige i anledning af det spørgsmål, hr. Tommy Dinesen stillede til Socialdemokratiet, at vi står inde for den politiske aftale, vi har indgået med regeringspartierne, og at vi vil overholde denne politiske aftale. Vi betragter det på samme måde som det, hr. Bilgrav-Nielsen talte om lidt tidligere på dagen. Vi føler os også moralsk forpligtede af sådan en aftale, og derfor vil vi holde den.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgård (SF):

Selv om det måske er lidt underligt, gør det mig alligevel ondt at kunne konstatere, at det er Socialdemokratiet, der snyder sig selv. Det er meget vanskeligt at konkludere anderledes. Man står med en aftale, som man har indgået – det var måske ikke helt så klogt at indgå den aftale på den måde, man har gjort det på – og så står man med den økonomiske bet bagefter. Socialdemokratiet vil have meget svært ved over for sine egne vælgere at bortforklare, at man har en væsentlig medskyld, ja, måske faktisk den afgørende medskyld, når det viser sig, at finansministeren er stærk nok til at blive ved med at presse på for, at hvis der skal en 2. etape igennem – altså prestigedelen, den virkelig dyre, den, der er økonomisk urentabel – skal der ske besparelser inden for andre væsentlige anlægsområder: socialområdet, sundhedsområdet eller måske, som hr. Bilgrav-Nielsen har været oppe at påpege med budgetredgørelsen i hånden, også inden for den kollektive trafik. Jeg tror, det vil være umådelig vanskeligt at forklare.

Det andet problem, der vil blive meget vanskeligt at forklare, er det, der består i, at lige meget om der er en borgerlig regering, der støtter sig på de radikale, eller der er en alternativ regering bestående af Socialdemokratiet og SF, så er der ikke inden for nogen af kombinationerne mulighed for at få de penge igennem, som man rent faktisk skal bruge til vejforbindelsen. Her gælder det ikke – som hr. Arne Melchior har forsøgt det med hokuspokus – at sige, at det er lånefinansieret. Det er der naturligvis heller ingen socialdemokrat der har forsøgt sig med, for socialdemokrater ved godt, at den er for langt ude i hampen. Men jeg synes egentlig, at Socialdemokraterne på en eller anden måde må forklare, hvordan det kan lade sig gøre. Man kan ikke bare sige: vi har lavet en politisk aftale, og den står vi selvfølgelig ved. Man må søreme finde ud af, hvordan man får viklet sig ud af den. Det håber jeg så at Socialdemokraterne når – helst her, men om ikke andet så i løbet af de næste par år.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Efter at debatten har været lidt ivrig, til tider måske lidt temperamentsfuld, vil jeg starte i den rolige afdeling og sige tak til ud-

[Ministeren for offentlige arbejder]

valget som helhed for det gennemførte arbejde med dette lovforslag. Det har været et stort materiale, som har skullet bearbejdes og gennemgås, men de grundlæggende rapporter har udvalget som bekendt modtaget før lovforslaget. Dermed kan man sige, at der har været tale om to – undskyld udtrykket – ligeværdige modparter, fordi man har haft samme mulighed som ministeren for at følge forundersøgelserne i forbindelse med dette store og meget vigtige anlægsprojekt.

Dernæst vil jeg gerne have lov til at rette en beroligende tak til udvalgsflertallet og flertallet af ordførerne for fuld tilslutning til lovforslaget. Det har været mig magtpåliggende at udforme lovforslaget på en sådan måde, at aftaleparterne i denne sag har kunnet give deres fulde tilslutning til loyal opfyldelse af den politisk indgåede aftale af 12. juni 1986. Det er et mål, som nu er nået, et mål, som ikke alene jeg selv er glad for, men som også aftaleparterne bag forliget af juni 1986 er glade for.

Som sagt indledningsvis foreligger der et stort undersøgelsesmateriale. Det indebærer, at Folketinget på mange punkter har haft et mere detaljeret beslutningsgrundlag i denne sag end i flertallet af andre anlægssager. Det er naturligvis særdeles ønskeligt, for det er en vigtig sag, vi har med at gøre. Men det må omvendt ikke føre til den antagelse, at alle projekterings spørgsmål kan forventes løst, før undersøgelserne er foretaget, og før et projekt er endeligt udarbejdet.

På den baggrund er det klart, at jeg meget bestemt må tilbagevise udtalelsen i udvalgsbetænkningen fra udvalgets mindretal om, at det er et alt for løst grundlag at træffe beslutning på. Når vi tager i betragtning de talrige undersøgelser og vurderinger, der allerede er foretaget, og det antal rapporter, der foreligger, er et sådant postulat for mig at se ikke særlig hensigtsmæssigt, og jeg må også betegne det som værende ikke særlig rimeligt at fremkomme med.

Det er ikke uden grund, at anlæggets mulige påvirkning af vandmiljøet i de omliggende farvande har påkaldt sig stor opmærksomhed. Men det er forkert, når denne opmærksomhed om en væsentlig problemstilling anvendes til at dramatisere situationen. Det er nemlig det, man gør, når man f.eks. i forbindelse med kompensationsudbygninger for at sikre uændret vandgennemstrømning

taler om en lokal naturkatastrofe. Den omstændighed, at man undersøger og nøje vurderer et bestemt problem, bør ikke anvendes til at fremstille problemet, som om det overhovedet ikke kan løses. Meget kan løses, og også dette vil kunne løses. Det er jeg fuldt overbevist om.

Et andet væsentligt punkt, som drøftelserne har samlet sig om, er spørgsmålet om jernbanetunnelen under Østerrenden. Valget står her mellem en sænketunnel og en bore-tunnel. Det er min sikre opfattelse, at det ville være forkert at træffe dette rent tekniske valg i loven. Først når alle væsentlige undersøgelser og vurderinger af de to muligheder er foretaget, har vi det nødvendige beslutningsgrundlag. Væsentligt for Folketinget på dette punkt er, at der ikke foreligger noget om, at ikke både en sænketunnel og en bore-tunnel kan udføres på en sådan måde, at de hensyn, der skal tilgodeses, kan blive varetaget på tilfredsstillende vis.

Udvalgets mindretal tager imidlertid i meget kraftige vendinger til orde for, at der også i lovforslaget skulle åbnes mulighed for at arbejde videre med projekter, der indebærer anvendelse af bore-tunnel under hele Storebælt, også for så vidt angår motorvejsforbindelsen.

Hvad angår anlægget over Vesterrenden, er det gennem de hidtidige undersøgelser godtgjort, at en bro af den højde, som der her er tale om – der er tale om 14 m – er det anlægssøkonomisk rigtige alternativ, når både jernbane og vej skal føres over. Der er ikke rimelighed i at arbejde videre med andre projekter.

Hvad angår motorvejsforbindelsen til krydsning af Østerrenden må det tages i betragtning, at en motorvejstunnel skal have en diameter på 13–14 m, mens en jernbanetunnel kun har en diameter på 8 m. At der teknisk bedømt er tale om en væsentligt anden opgave, synes umiddelbart at være ganske og aldeles letforståeligt.

Jeg har under udvalgsarbejdet oplyst, at vi fra et engelsk rådgivningsfirma har fået et foreløbigt overslag over, hvad tunneler fra kyst til kyst vil koste. Dette skøn lyder på 15 mia. kr. mod – og det synes jeg er vigtigt at få understreget – de 12,9 mia. kr., vi har for så vidt angår lovforslagets anlæg. Der er ikke tale om nogen form for frådseri. Jeg synes, der er tale om, at vi har et rimeligt og særde-

[Ministeren for offentlige arbejder]

les fornuftigt projekt, som vi har al mulig grund til at glæde os over vil blive vedtaget i løbet af ugen, der kommer.

Vi har nu arbejdet med forskellige forslag og muligheder gennem en årrække, og vi har fundet frem til det, der anlægsøkonomisk bedømt synes at være det rigtige alternativ i Vesterrenden, nemlig en lavbro. Jeg synes, det er vigtigt at fremhæve dette.

Vi har også fundet frem til, at en boretunnel for vejforbindelsen over Østerrenden bør udelades af de videre overvejelser. Der må nu tages standpunkt på basis af det omfattende undersøgelsesmateriale, der er præstereet. Det fører til det anlæg og de muligheder for dettes udformning, som lovforslaget nu fastlægger.

Jeg vil over for udvalget gerne tilkendegive, hvad jeg allerede har sagt, at når væsentlige elementer i anlægget skal fastlægges, så er det klart, at udvalget vil blive orienteret. Det spørgsmål skal jeg vende tilbage til om et øjeblik, når jeg vil give hr. Bilgrav-Nielsen svar på nogle af de ting, han har fremført.

Jeg vil gerne slutte med at konstatere, at med gennemførelsen af dette lovforslag er der skabt et særdeles solidt grundlag for den fremtidige planlægning i Danmark. Den brede politiske tilslutning til den løsning, der er fundet frem til her, giver en god soliditet. Der er ikke længere brug for vankelmød i denne sag. Som der stod i bladet Licitationen forleden: »Der er ikke brug for vankelmød i denne sag i Hamlets land«. Det er bemærkninger, som jeg naturligvis fuldt ud kan tilslutte mig.

For så vidt angår de bemærkninger, der i øvrigt er faldet, skal jeg kun sige til hr. Tommy Dinesen, at det er en helt urimelig påstand, at en sag som denne vil medføre arbejdsløshed. Det er et spørgsmål, der måske kan forstås i en lidt bredere sammenhæng, men at et sådant projekt skal medføre arbejdsløshed, må hr. Tommy Dinesen ved en senere lejlighed – forhåbentlig under tredjebehandlingen – forklare lidt mere præcist hvad han egentlig mener med.

Dernæst nogle få bemærkninger til hr. Bilgrav-Nielsen og for så vidt også til hr. Dohrmann. Der er tale om, påstår man, et forkromet projekt, et prestigeprojekt. Jeg synes, det er meget voldsomme ord, man tager i sin mund. Jeg skal ikke bedømme, hvilke ord andre tager i deres mund, men i hvert fald

kan jeg ikke give tilslutning til disse bemærkninger. Jeg må bestemt tage afstand fra, at der er tale om et forkromet og prestigemæssigt projekt.

Hr. Bilgrav-Nielsen nævnte, at der er tale om en højbro. Det har vi jo tidligere diskuteret, og jeg kan blot henvise til § 4, stk. 2, i loven om anlæg af en fast forbindelse over Storebælt. Jeg skal opfordre hr. Bilgrav-Nielsen til endnu en gang at studere bemeldte paragraf og notere sig, at der skal sættes en meget tyk streg under ordet »kan«; det er nemlig stadig væk en åben mulighed.

Derudover var der for en sjælden gangs skyld en enkelt bemærkning fra hr. Bilgrav-Nielsen, som jeg var meget utilfreds med, og jeg vil gerne sige direkte til hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg også var skuffet. Hr. Bilgrav-Nielsen skal ikke normalt havde nogen voldsomme irettesættelser, men hr. Bilgrav-Nielsen sagde direkte, at det er flintrende ligegyldigt, om udvalget om offentlige arbejder holdes orienteret. Det kan hr. Bilgrav-Nielsen have ret i, hvis det var efterfølgende, men hr. Bilgrav-Nielsen fuldfører ikke sætningen, for hr. Bilgrav-Nielsen ved jo godt, at det væsentlige ligger i, at udvalget bliver orienteret, inden væsentlige beslutninger træffes. Dermed gives der mulighed for at få indflydelse på den beslutning, der skal træffes. I hvert fald vil jeg bede hr. Bilgrav-Nielsen om at sige fra Folketingets talerstol, inden debatten slutter her i dag, selv om det er sent, at det bestemt ikke er flintrende ligegyldigt, om udvalget om offentlige arbejder bliver orienteret.

Jeg vil gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg naturligvis er villig til at forske væsentligt mere i det problem, han nævnte, for så vidt angår black spots, og jeg forstod, at det var i relation til budgetvejledningen. Jeg må sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at såfremt der ikke fortsat anvendes, så vidt jeg umiddelbart erindrer, 44 eller 46 mill. kr. til black spot-arbejder, er det i strid med den af mig givne besked til ministeriet. Jeg vil naturligvis undersøge, hvorledes det forholder sig, når der er skabt den tvivl, men black spot-arbejder har naturligvis fra den første dag efter min tiltrædelse haft en meget stor plads, fordi jeg via den beskæftigelse, jeg har haft tidligere, ved lidt om væsentligheden af black spot-problematikken.

Jeg skal ikke gøre mange bemærkninger for så vidt angår hr. Dohrmann, for som jeg

[Ministeren for offentlige arbejder]

tidligere har tilkendegivet, er det formentlig ikke særlig nemt at påvirke hr. Dohrmann og slet ikke, når han ikke vil forstå det, for jeg er da ikke spor i tvivl om, at hr. Dohrmann sagtens kan forstå det, men hr. Dohrmann vil ikke forstå ret meget, og det er egentlig lidt synd, for det ødelægger debatten. Jeg skal bestemt heller ikke tage Socialdemokratiet i forsvar – Socialdemokratiet har kyndige mennesker, som kan forsvare sig selv – men jeg vil kun sige, at det er en ualmindelig grov, næsten uforskammet, nedrakning at så tvivl om, hvorvidt Socialdemokratiet vil overholde en aftale. Jeg synes ikke, det klæder debatten, at hr. Dohrmann tilføjer den slags bemærkninger, som han gør. Det er naturligvis hr. Dohrmanns egen vurdering, men jeg har hermed klart taget afstand fra det. Jeg har stor respekt for Socialdemokratiet og tillid til, at Socialdemokratiet vil overholde den aftale, hvad vi også senest for et øjeblik siden har fået bekræftet af hr. Søgaard.

For så vidt angår hr. Dohrmanns forslag skal jeg blot sige, at jeg også afviser det.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Nej, det er da ikke ligegyldigt, om Folketingets udvalg om offentlige arbejder bliver holdt orienteret eller ej. Men det har én bestemt forudsætning, nemlig at udvalget også får tillagt indflydelse. Det har været mit indtryk under det arbejde, vi nu har udført, og som mange har omtalt rosende – hr. Søgaard sagde, at det havde været utrolig grundigt – at ikke mange af de 60 spørgsmål, der er stillet i denne sag, er stillet af andre end hr. Tommy Dinesen og mig. Man kan have sine tvivl om, hvad et sådant udvalgsarbejde skal bruges til, når man har overværet sådan et forløb. Der har end ikke været mulighed for at få fortsat og gennemført tilbundsående undersøgelser af det, der er det miljømæssigt mest forsvarlige, nemlig en boret tunnel hele vejen under Storebælt, skønt det er en lille ting. Det er derfor, jeg har stillet mig tvivlende over for, hvorvidt en sådan løbende orientering af udvalget kunne have nogen som helst betydning. Men hvis ministeren mener, det har betydning, tager jeg det som en garanti for, at ministeren også ville give udvalget indflydelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Jeg takker naturligvis hr. Bilgrav-Nielsen for de bemærkninger, han netop har gjort, idet jeg forstår, at han nu har trukket det tilbage, han sagde i sit første indlæg, hvor han påstod, at det var flintrende ligegyldigt, om udvalget om offentlige arbejder bliver holdt orienteret.

Når jeg har givet tilsagn om, at udvalget om offentlige arbejder vil blive holdt orienteret om de større spørgsmål eller de væsentligste spørgsmål – man kan selv vælge ordene – er det netop – og det behøver jeg jo næsten ikke at bekræfte – for at Folketinget og Folketingets udvalg skal have mulighed for at få indflydelse på sagen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt. (Lovforslag nr. L 177).

§ 1

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslaget

forkastedes, idet 25 stemte for, 85 imod.

§§ 2–21

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

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

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om privatfinansieret fast Storebæltsforbindelse. (Lovforslag nr. L 78).

§§ 1–4

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

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

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 19.00.

Mødet udsat kl. 18.10

Mødet genoptaget kl. 19.00

Den næste sag på dagsordenen var:

20) Første behandling af lovforslag nr. L 244:

Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse og lov om støtte til miljøforbedrende investeringer i mindre landbrug m.v. (Vandmiljøhandlingsplanen).

Af miljøministeren (Chr. Christensen).
(Fremsat 20/5 87).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Dorte Bennedsen (S):

Der findes et latinsk ordsprog, hvori udtrykket »en latterlig lille mus« forekommer, og det randt mig i hu, da jeg så den lovgivningspakke, som regeringen havde fundet anledning til at fremsætte med baggrund i vandmiljøhandlingsplanen. Tro det eller ej, pakken består faktisk kun af dette ene forslag. På trods af stor enighed, også udtrykt på konsensuskonferencen, om, at det er på høje tid at handle, har regeringen valgt at udskyde næsten alle initiativer til næste samling. Men det kan vel ikke undre nogen, når vi har en statsministers ord for, at tomme ølflasker og iskagepapir i Fælledparken efter 1. maj er Danmarks største miljøproblem, altså større end den barske kendsgerning, at vi er på vej til at ødelægge vore have.

For det er vel ikke landbrugsministeren, der endnu en gang har sat sig tungt på miljøministeren og kun har givet sin tilladelse til det foreliggende forslag om støtte til landbruget, men har sagt nej f.eks. til forslag om beskyttelsesbræmmer osv.

Det forslag, vi har for os, drejer sig om ændringer dels af miljøbeskyttelsesloven, dels af loven om støtte til miljøforbedrende investeringer. I beskyttelsesloven foreslår ministeren at der indsættes en ny § 7, som skal give hjemmel til at skærpe kravene i forbindelse med udledning. Vi har faktisk i Socialdemokratiet hidtil ment, at dette kunne lade sig gøre efter de nugældende regler, men da der altså er sået tvivl om, hvorvidt det er tilfældet, vil jeg gerne sige, at vi synes, det er godt, at der skabes en utvetydig hjemmel hertil.

I samme lovs § 48 foreslår ministeren et nyt stk. 4 gående ud på, at miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelsen at påse overholdelsen af regler udstedt i henhold til anden lovgivning. Bestemmelsen ser jo uskyldig ud, men går man til bemærkningerne, så falder uskylden unægtelig. Baggrunden for bestemmelserne viser sig nemlig at være, at landbrugsministeren skal udstede regler om grønne marker. »Landbrugsministeren« står der, ikke engang »landbrugsministeren efter forhandling med miljøministeren«. Nej, landbrugsministeren alene skal udstede regler for tiltag, der har en klart miljømæssig begrundelse. Det er i sandhed nye toner.

Dagen før fremsættelsen af lovforslag nr. L 244 fik vi i miljøudvalget et svar fra miljøministeren, hvori det bl.a. hed: »Det er regeringens opfattelse, at den eksisterende kompetencefordeling på natur- og miljøområdet bør opretholdes.«

Man har som bekendt et standpunkt, til man tager et nyt, og det tog altså miljøministeren mindre end et døgn at få et nyt standpunkt i dette vigtige og principielle spørgsmål. Naturen vil endnu en gang komme til at betale prisen for en tabt krig mellem miljøministeren og landbrugsministeren.

Hvad angår den del af forslaget, som vedrører støttelevene, gav vi ved behandlingen af vandmiljøplanen udtryk for, at vi er modstandere af den alvorlige svækkelse, som udskydelsen af kapacitetskravene er. Vi erkender, at regeringen og de Radikale ønskede denne svækkelse. De samme partier erklære-