

[Trafikministeren]

matikker. Vi er som sagt ikke et sogneråd, det har hr. Dohrmann jo nu bekræftet fuldt ud, og det takker jeg ham selvfølgelig for. Har debatten ikke ført til andet, så har den i hvert fald ført til, at vi for fremtiden kan forvente en ny og lidt anden stil fra hr. Dohrmann. Det glæder vi os nok over alle sammen.

Så skal jeg sige til fru Sonja Mikkelsen, at det, der er det afgørende, er, at for så vidt angår spørgsmålet om øst eller vest om Brabrand Sø ændrer man lokalt sin holdning og sin opfattelse og siger: Vi vil gerne have en vejføring vest om Brabrand Sø. Sådan er det altså. Så sker der naturligvis en udvikling, og det giver anledning til, at vi naturligvis ikke vender ryggen til, at vi forhandler med Århus Amt.

Jeg forstår, at fru Sonja Mikkelsen måske nok har særlige interesser, men vi har altså valgt igen at prøve at finde frem til en forhandlingsløsning med de lokale myndigheder, og det er naturligvis også i lyset af, at der har været en udvikling siden 1977.

Jeg bliver nødt til at sige, at en aftale, der er indgået, altså er gyldig, indtil begge parter er enige om, at vi skal ændre på den.

Jeg er sikker på, at i løbet af ganske kort tid – jeg skal ikke binde mig fast på hverken dato eller klokkeslæt – vil det udvalgsarbejde være færdigt, som arbejdsgruppen laver, og så vil vi nå frem til et resultat, vi alle sammen kan acceptere.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje 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 beslutningsforslag nr. B 47:

Forslag til folketingsbeslutning om en boret tunnel under hele Storebælt.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 25/11 87).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Trafikministeren (Nør Christensen):**

Efter mange og lange og grundige undersøgelser af teknisk, økonomisk, trafikal og miljømæssig art blev loven om anlæg af en fast forbindelse over Storebælt gennemført for mindre end otte måneder siden og endda med et godt og solidt og grundigt flertal i dette høje Ting.

På denne baggrund er det næppe for stærkt at sige, at de medlemmer, som har fremsat det foreliggende forslag til folketingsbeslutning, ikke forventer, at det bliver gennemført. Men der er jo tilfælde, hvor optimismen ingen grænser har, og måske er det her et tilfælde af denne karakter.

Det er bemærkelsesværdigt, at forslagsstillerne nu er indstillet på, at der skal udføres en fast forbindelse for både jernbane og vej over Storebælt, og det vil jeg da naturligvis under alle omstændigheder notere med den allerstørste tilfredshed, blandet med lidt overraskelse.

Tanken om at udføre den faste forbindelse som en boret tunnel hele vejen fra Sjælland til Fyn er selvfølgelig ikke ny. Som man vil erindre, fremkom der kort før årsskiftet 1985-86 et norsk forslag til borede vej- og banetunneler på hele strækningen. En sagkyndig vurdering gik ud på, at forslaget ikke var økonomisk konkurrencedygtigt. Det gjaldt, selv om man ikke tog hensyn til den betydelige usikkerhed i omkostningsskønnet, som hidrørte fra manglende kendskab til jordbundsforholdene.

Er der siden anlægslovens vedtagelse sket noget, der kan føre til, at der i dag er større anledning til at vælge den tekniske løsning, som forslaget går ind for? Svaret må være et meget, meget klart nej, tilføjet et: tværtimod.

Navnlig de senest indvundne erfaringer med ventilationsproblemet i tunneler taler afgørende imod. Opfattelsen hos sagkyndige er i dag, at en total tværgående ventilationsmetode vil være nødvendig for en så lang vej-tunnel, som der her er tale om, og en ventilation på langs af tunnelen er ikke acceptabel i dag af hensyn til luftens kvalitet og af hensyn til sikkerhedsgrunde. Jeg må tro, at også forslagsstillerne tillæg-

[Trafikministeren]

ger disse forhold en temmelig stor betydning og afgørende vægt.

Heraf følger, at det er nødvendigt at anlægge to separate ventilationstunneler for vejforbindelsen. Derved kommer vi op på noget nær 150 km tunnellængde, fordi et tunnelrørs længde vil være ca. 24 km. Der skal nemlig anlægges to vejstunneler med en diameter på 12 m, to jernbanetunneler med en diameter på 7 m og to ventilationstunneler med omtrent samme diameter.

Enhver burde kunne se, at det vil blive en anlægsgødsopgave af helt, helt usædvanlig karakter. Sagkyndige har skønnet, at der skulle anskaffes tyve tunnelboringsmaskiner, hvis en nogenlunde realistisk tidsramme skal følges.

Jeg anser en løsning med borede tunneler for den ønskede forbindelse for teknisk, anlægsøkonomisk og driftsøkonomisk urealistisk. Vejstunneler af den længde og i den dybde, der er tale om, kendes ikke. At indlade sig på et sådant anlæg, som forslaget går ind for, vil være forbundet med så store risici af teknisk, økonomisk og funktionsmæssig art, at det efter min opfattelse ganske enkelt ikke vil være en forsvarelig beslutning.

Min konklusion er – ikke særlig overraskende – at jeg klart må anbefale, at man stemmer imod dette forslag.

Nogle punkter i bemærkningerne til forslaget vil jeg gerne benytte lejligheden til at kommentere.

Spørgsmålet om den fri gennemsejlingshøjde under broen over Vesterenden nævnes. Jeg kan sige, at jeg har modtaget en indstilling fra A/S Storebæltsforbindelsen om at forøge højden fra de hidtil påregnede 14 m til 22 m. Jeg er indstillet på at følge denne indstilling, og herom har jeg også orienteret Folketingets Udvalg om Offentlige Arbejder.

Lad mig tilføje, at dette ikke er af hensyn til sikkerheden i trafikområdet i Storebælts Østerende, men af servicemæssige grunde, hvis jeg må udtrykke mig på den måde.

I bemærkningerne siges det også, at det vedtagne anlæg indebærer, at der skal opgraves 27,5 mio. m³ materiale fra havbunden for at sikre uhindret vandgennemstrømning. Det er rigtigt, at det tal har været fremme. Der er naturligvis arbejdet videre for at optimere det samlede projekt, og det skønnes i dag, at mængden vil udgøre mellem 12 og 18 mio. m³. Forslags-

stillerne nævner imidlertid ikke, at projektet med borede tunneler vil medføre overskudsmateriale på skønsmæssigt 10 mio. m³, som ikke kan genanvendes i dette anlæg.

Må jeg til sidst sige, at anlægslovens § 5 bestemmer, at der af hensyn til vandmiljøet i Østersøen skal sikres en uændret vandgennemstrømning i Storebælt. Dette vilkår kan og vil blive opfyldt.

Søgaard (S):

Må jeg med det beslutningsforslag, som ligger på bordet, sige til SF, som jo ellers har været en svoren modstander af en fast forbindelse over Storebælt, at jeg er glad for og hilser SF velkommen i rækkerne af fast-Storebæltsforbindelse-tilhængere. Det er dog et fremskridt, vi kan konstatere, og det er jeg meget glad for. Jeg synes, det er prisværdigt, og jeg byder altså hjertelig velkommen i rækkerne af forbindelsestilhængere på dette område.

Men desværre må vi erkende, at omvendelsen sker lidt sent, eftersom vi, som også ministeren nævnte, for ca. ¼ år siden jo vedtog loven om en fast forbindelse over Storebælt både som en politisk aftale – som SF jo kunne have været med i, hvis man havde villet på det tidspunkt – og senere som en lov, der er på vej til nu at blive realiseret.

Jeg kan derfor sige, at vi står ved den aftale, som Socialdemokratiet indgik med regeringen, og kan ikke medvirke til det beslutningsforslag, som her er fremsat af SF.

Som vi allerede var opmærksom på i forbindelse med behandlingen af lovforslaget, var ikke mindst det, som nu er kommet stærkere frem igen, miljøet, en meget afgørende faktor, som vi har sagt at vi vil følge med meget stor opmærksomhed, og som sammen med valg af forbindelse, af linjeføring, var blandt de elementer, vi har bedt og anmodet ministeren om at få fæstnet på papiret at ministeren skal orientere Trafikudvalget om, efterhånden som vi når frem til at træffe de afgørende beslutninger.

Vi sagde også ved behandlingen af forslaget, at der uanset vedtagelsen var og fortsat ville være en lang række problemer, som den praktiske udformning skulle vise hvordan man kunne løse, og om de kunne løses.

Derfor er Socialdemokratiet også indstillet på, at de senest rejste spørgsmål omkring miljøet i forbindelse med først og fremmest lavbroen

[Søgaard]

over Vesterrenden tages op i et samråd, som vi har anmodet ministeren om at komme til med de eksperter, der måtte være brug for i denne henseende, allerede på tirsdag. Men vi er også indstillet på at fortsætte og tage tråden op igen, når der foreligger det, der nærmer sig en miljøstatus, nemlig når vi får rapporten om miljøundersøgelserne om, som det over for mig er oplyst, tre ugers tid, hvis der måtte være behov for en fortsat debat, og det vil der jo nok være på det miljømæssige område.

Vi står altså for Socialdemokratiets vedkommende ved gennemførelsen af forbindelsen over Storebælt, men vil bruge lovens § 5 med hensyn til vandmiljøet og gennemstrømningen fuldt ud, således som den er fæstnet på papiret ved selve lovens vedtagelse. Det vil sige, at opstår der problemer i forhold til loven, så vil vi naturligvis rejse dem over for vore aftalepartnere, men vi kan altså ikke medvirke til det beslutningsforslag, som hr. Tommy Dinesen her har fremsat.

Ikast (KF):

Fra Det Konservative Folkepartis side er det også med en vis undren, vi ser dette forslag. Jeg kan ikke nære mig for at tro, at det er for at skyde en kile imellem eller så splittelse imellem de aftalepartnere, der står bag ved loven om den faste forbindelse over Storebælt.

Dermed vil jeg gerne slå helt fast, at det forlig, den politiske aftale, vi har lavet med de øvrige regeringspartier og Socialdemokratiet, står vi fast ved, og vi er klar til at udfylde og udføre samtlige de punkter, der er i aftalen. Det er det samme med lovens gennemførelse. Vi er enige med Socialdemokratiet og de øvrige regeringspartier om at følge hele udviklingen, således at dette bliver gennemført.

Derudover vil jeg gerne sige, at jeg betragter det, vi har lavet, som betydelig bedre end det forslag, der fremsættes her.

Jeg er ikke enig med ministeren, når jeg læser SF's forslag, men det er nok, fordi det er skrevet så utydeligt, som det er. Jeg har på fornemmelsen, at dette forslag kun dækker en togforbindelse og allerhøjest SF's gamle tanker om, at bilerne skal sættes op på toget og køres dernede under vandet i stor dybde. Det vil jeg gerne have belyst af SF's ordfører, for det kan da vel ikke være således, at man tænker sig at lave bilforbindelser i den dybde i et tunnelbyggeri un-

der Storebælt. I så fald vil jeg gerne have en belysning af, hvordan man vil gennemføre det rent teknisk.

Det vil med andre ord sige, at vi står med en løsning, som både dækker den kollektive trafik, jernbanerne, og personbiler og lastbiler. Den er regeringen og Socialdemokratiet enige om, og den vil vi holde fast ved. Som jeg ser SF's forslag, dækker det kun togtransport, og i yderste tilfælde kun en biltogsløsning, og jeg vil gerne have meget klart belyst, om jeg har ret i det, så vi skal til at begynde at operere med at transportere bilerne i tunnelrør i den dybde, som Storebælt har.

Jeg vil også gerne støtte Socialdemokratiet i, at vi er indstillet på at følge hele udviklingen på samme måde, også § 5 i aftalen. Vi følger hele miljøudviklingen. I et så stort projekt skal der være mulighed for at ændre, hvis ting opstår, når blot de implicerede parter er enige om det. Vi vil dermed følge hele byggeriet. Det er lovet de parter, der står bag ved projektet, og det følger vi op, denne aftale står vi 100 pct. ved.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Se, det, der er interessant i dag, er ikke SF's forslag. Nej, det er, om der overhovedet eksisterer et flertal her i Folketinget for den aftale, der er indgået.

Vi har en lov, men vi hører daglig i pressen enkeltmedlemmer f.eks. fra Socialdemokratiet, men også formanden for Miljøudvalget, den konservative hr. Engell, sige, at der skal foretages visse undersøgelser osv. Derfor det interessante spørgsmål, efter at vi nu har hørt både hr. Søgaard og hr. Ikast, som er varme tilhængere af den aftale, det ved vi: Tror man også på, at den lov, der eksisterer, og det indhold, den har, nogen sinde bliver bragt til udførelse? Jeg synes i allerhøjeste grad, at de udtalelser, der er faldet på det sidste, må sætte et stort spørgsmålstegn ved, om det flertal, som vedtog loven, overhovedet eksisterer mere.

Derfor er det som sagt ikke SF's forslag, der er det interessante, selv om det er godt, vi har fået det til debat, for det bliver ikke vedtaget, det ved vi alle sammen, men vil det flertal, der vedtog loven, virkelig gennemføre de planer, der er vedtaget? Det er det interessante. Det interesserer Folketingets medlemmer, og det interesserer mindst lige så meget uden for dette hus, og det er det, der er spørgsmålet.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er til hr. Ikast, som jo er en fornøjelse, hvis man hører til dem, der er store modstandere af motorvejsforbindelsen. Nu troede vi, at vi i dag – altså ud over, at vi selvfølgelig godt vil have den borede tunnel hele vejen – skulle diskutere miljøneutral eller kun vandgennemstrømningsneutral, altså det skænderi, som jeg i et vist omfang selvfølgelig vil overlade til Socialdemokraterne at forhandle videre. Men nu siger hr. Ikast – jeg ved ikke, om man bemærkede det – at han er imod bilgennemførsel i tunnel under alle omstændigheder, og det tror jeg er en opsigtsvækkende oplysning.

Det har nemlig hidtil været sådan, og det diskuterede vi jo også i udvalget, om den skulle op i dette rør 80 m oppe med store bropiller – så får vi nogle gennemstrømningsproblemer, hr. Ikast – eller om den skulle i tunnel under Østerrenden. Nu siger hr. Ikast, og det synes jeg vi skal have med, at han da ikke kan forestille sig, at bilerne skal køre dernede under det dybe vand. Er det rigtigt forstået?

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Dohrmann, at han ikke skal tvivle på, om flertallet er hjemme, for det er det. Det Konservative Folkeparti står fast ved denne aftale med de samme stemmer som sidste gang, og det var alle, og det gør vi igen.

Fru Margrete Auken glemte jo, at det var mig, der stillede spørgsmålet om, hvad det egentlig var for et forslag, vi skulle tage stilling til her. Jeg har hele tiden ment, at det ikke er muligt med den teknik, der foreligger i dag, at gennemføre en boret tunnel over en så stor afstand og samtidig lave en udluftning, således at biler med udstødningsgasser kan køre dernede.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Men så bliver jeg nødt til at spørge hr. Ikast igen: Hvad er det, man står fast på i Det Konservative Folkeparti? Når man hører hr. Ikasts partifælle, formanden for Miljøudvalget, udtale, at der skal foretages nye undersøgelser, så tyder det da i allerhøjeste grad på, at man også i Det Konservative Folkeparti er stærkt i tvivl.

Men hvad er man i tvivl om, og hvad er det, man er enig om? Det er det, vi ikke ved.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tror, det bliver spændende ovre i England at komme til at diskutere, om man kan lave udluftning i lange tunneler, eller hvor lang en tunnel skal være, for man ikke kan lave udluftning i den længere.

Det er helt givet, at det industriprogressive Frankrig går ind for biltogsløsningen, hvori mod jo England har været i overensstemmelse med hr. Ikast og har ment, at det var en krænkelser, hvis man ikke kørte på gummihjul selv. Men jeg tror ikke, det ligger i den engelske beslutning, at man på forhånd afskærer sig fra gummihjulene, fordi man ikke kan lave udluftning så langt. Jamen, hvor lang skal den være?

Men det var altså ikke det med dybden, kunne jeg forstå, derfor misforstod jeg åbenbart hr. Ikast. Vi kan godt putte bilerne ned i dybden. Men det var, hvor langt bilerne måtte køre nede i dybden, der var det store problem.

Svend Heiselberg (V):

Som beslutningsforslaget er udformet, fastholder det anlægslovens principbeslutning om, at der skal bygges fast forbindelse både for jernbane og vej. Nu er det jo ingen ny tanke med en boret tunnel. Bl.a. af økonomiske grunde er denne tanke blevet afvist. Aftalen, som regeringen og Socialdemokratiet har vedtaget om den faste forbindelse, har vi forstået ikke giver større miljømæssige problemer, end partierne bag aftalen har været parat til at acceptere.

Venstre gav klart udtryk for under første behandling af lovforslaget om den faste forbindelse, at vi ikke havde en forudindtaget holdning til, hvordan den endelige vejforbindelse over Bæltet skulle være. Vi ville se og vurdere de tekniske forslag, når de til sin tid foreligger. Men vi gav udtryk for, at vi på ét område havde en forudindtaget holdning, nemlig på selve miljøområdet. Jeg sagde, at vi måtte kræve den størst tænkelige sikkerhed for, at der ikke sker en negativ påvirkning af havmiljøet, at vi ikke hindrer den nødvendige gennemstrømning, således at saltindholdet svækkes ved gennemstrømning til Østersøen.

Jeg er af den opfattelse, at trafikministeren klart kan stå inde for, at havmiljøet ikke bliver

[Svend Heiselberg]

forringet i en sådan grad, at det giver anledning til bekymring.

Nu er der jo mange såkaldte eksperter på alle områder, der udtaler sig, og for os politikere kan det ofte være svært at vurdere, hvem man skal holde sig til, for når den ene ekspert udtaler sig i øst, så er der straks en anden ekspert, der udtaler sig i vest. Og skal der handles – det har jeg forstået at der skal – så skal Venstre afvise dette beslutningsforslag fra SF.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Selv om det ikke er det, beslutningsforslaget drejer sig om, så er debatten dog kommet til at dreje sig om de spørgsmål, som er rejst på det seneste om de miljømæssige konsekvenser ved gennemførelse af det besluttede forslag, og jeg vil godt indlede med at sige tak til fru Dorte Bennedsen og til Socialdemokratiet for, at man nu har præciseret mere klart end tidligere, hvad det var, man mente med kravet om uændret vandgennemstrømning.

Både SF og Det Radikale Venstre borede lidt i dette spørgsmål, da vi havde forslaget om anlægsloven til behandling. Jeg erkender nu, at det var unødigt, at vi bekymrede os om Socialdemokratiets holdning til dette spørgsmål. Det står nu lysende klart, hvad man mente. Jeg har også genlæst hr. Søgaards tale fra førstebehandling. Der stod det faktisk også ret klart. Erkendt!

Jeg tror, man forvirrede os andre lidt ved kun at tale om Østersøen, men nu forstår jeg, at når kravet om uændret vandgennemstrømning firkantet står i loven og man samtidig læser aftalens tekst, hvor der står, at uændret vandgennemstrømning skal føre til uændret miljø, og man nu hører de socialdemokratiske signaler, stærkest fra fru Dorte Bennedsen, så er det altså uændret miljø, det drejer sig om.

Det vil sige, at nu er diskussionen ikke kun fikseret på Østersøen, nu drejer det sig også om det, man kalder for det nære havområde, og det er ikke kun dér, hvor der bores og graves, som ministeren lidt hånligt omtalte det i går. Det er adskillige kilometer væk fra disse punkter. Det omfatter faktisk – forstår vi nu – hele det nære farvand omkring Øst- og Sydøst- og Sydfyn.

Det vil altså sige, at vi nu har fået miljøhensynet »uændret havmiljø« defineret mere klart. Jeg vil ikke bebrejde nogen, at man ikke kom med denne definition tidligere. Det er nu en-

gang sådan, at i takt med erfaringer og i takt med de undersøgelser, der kommer frem, og de vurderinger, der kommer fra de mennesker, de institutter, der har forstand på de her sager, må vi som politikere være åbne og parat til at tænke nyt. Intet er mere elendigt end at ville stå fast på det én gang besluttede, kun fordi det er besluttet. Hvis ikke vi er parat til at nyvurdere, efterhånden som vi får nye oplysninger, så er vi rigtig dårlige beslutningstagere.

Jeg takker Socialdemokratiet for klarmeldingen og vil gerne tilføje, at jeg godt kan forstå, at man føler det forslag, der ligger fra SF, som værende lidt voldsomt, at man her og nu skulle give afkald på den store beslutning. Det kan man ikke; det kan man i hvert fald ikke forvente.

Jeg er fuldt tilfreds med, at Socialdemokratiet nu siger: Nu må vi gå tæt på denne sag, nu må vi forhandle den med regeringen, vi må have oplysningerne frem i Udvalget om Offentlige Arbejder, og så må vi træffe vores beslutning. Men jeg tror ikke, at jeg har misforstået tingene. Jeg mener, at jeg har fuldt ud forstået nu, hvad Socialdemokratiet siger. Hvis disse videre undersøgelser viser, at der findes andre projekter, som tager et større hensyn til miljøet og allerhelst er helt miljøneutrale, så er man parat til at vælge disse andre løsninger.

For min part, for Det Radikale Venstres part, er der ingen tvivl om, at en forbindelse på Storebælt for jernbanetrafikken bedst, mest ansvarligt – økonomisk, trafikalt og miljømæssigt – lægges i en boret tunnel hele vejen under Storebælt. Som noget nyt – det kan man så le ad, muntre sig over, håne os for, om man vil – kan jeg meddele, at Det Radikale Venstres folketingsgruppe som helhed er parat til at stemme for en boret tunnel for jernbanetrafik under Storebælt, hvis de nærmere undersøgelser viser, at det er den rigtige løsning.

Jeg vil derfor gerne stille det spørgsmål til Socialdemokratiet: Vil man acceptere, at loven udvides, ikke at den eksisterende lov væltes eller fjernes, men udvides så meget, at også den borede tunnel får en chance, så også den kan blive undersøgt på lige fod med de andre tekniske løsninger, som ligger i forslaget?

Bollmann (CD):

Der er flere, der har været inde på, at det er interessant, at SF overhovedet kommer med

[Bollmann]

forslaget, for det må jo betyde, at man måske har skiftet holdning til hele Storebæltforbindelsen.

Jeg vil da gerne spørge, om det er, fordi partiets stifter i sin tid, Aksel Larsen, også var en varm tilhænger. Er det det, der gør indtryk på partiet i dag? Det kunne være interessant at høre. Så vidt jeg husker, var Aksel Larsen en meget varm tilhænger både af en fast forbindelse over Storebælt og af en fast forbindelse over Øresund og i øvrigt af skabelsen af Ørestad.

Vi har jo haft den debat her flere gange. Vi har vedtaget en anlægslov to gange her i Folketinget med visse års mellemrum, og derfor er det meget mærkeligt, at SF kommer med dette forslag nu.

Hvad er det for nogle hensyn, man vil tilgodese? Ja, det er jo angiveligt miljøhensyn. Jeg mener, at de miljøhensyn er tilgodeset i den lov, vi har vedtaget. Jeg mener, det er et led i aftalen mellem partierne, mellem regeringen og Socialdemokratiet, at anlægget skal være miljøneutralt. Jeg mener også, at det vil blive tilfældet. Jeg synes, vi har fået trafikministerens ord for, at det krav selvfølgelig bliver opfyldt. Derfor mener jeg faktisk, at SF's forslag ikke alene er for sent ude, det er faktisk totalt overflødigt. Man kunne også sige det på en anden måde: jeres bøn er faktisk hørt.

Vi tvivler altså på, at miljøhensynet kun kan opfyldes ved en boret tunnel hele vejen over, så jeg skal nøjes med at sige, at vi mener, sagen ligger udmærket i trafikministerens hænder. Trafikudvalget følger jo også sagen nøje, så vi må afvise forslaget.

Dohrmann (FP):

Jeg vil godt starte med at sige, at den aftale og den lov, der foreligger, tror jeg ikke et øjeblik på nogen sinde bliver opfyldt. Jeg har sagt det tidligere, og jeg vil godt gentage det: Når Socialdemokraterne tilsluttede sig aftalen, så var det alene, fordi meningen fra deres side er, at der skal gennemføres en fast forbindelse for jernbanetrafikken, og når den så er fuldført – og det er derfor, man har aftalt det i to etaper – så er det meningen, man skal konstatere, at vi måske ikke har råd, eller man vil finde på en anden undskyldning, og så vil man få stablet et flertal på benene herinde i Folketinget, som vil vedtage, at anden etape ikke skal sættes i gang.

Indtil beslutningsforslag B 47 dukkede op, anså vi SF for at være en forbundsfælle, en meningsfælle. Vi var jo 100 pct. enige om, at den aftale, der var indgået mellem regeringen og Socialdemokratiet, var en rigtig dårlig aftale. Jeg synes faktisk, SF med dette forslag gør et dybt, dybt knæfald for broaftalepartierne. Det ville have været langt mere regulært, selv om man måske kunne diskutere, om det var for tidligt, hvis SF havde fremsat et forslag om, at loven skulle ophæves. Det, SF her foreslår, men det kan hr. Tommy Dinesen jo bekræfte, når han kommer herop, er faktisk at springe i vandet med begge ben.

Der er aldrig nogen sinde boret så lang en tunnel. Trafikudvalget var i USA, og selv om det på mange måder kan diskuteres, hvad der egentlig var sammenligneligt, så er der i hvert fald én ting, vi hørte i USA, og som vi alle sammen skal huske, og det er, at amerikanerne fortalte os, at dette at bore tunneler koster ca. 7 gange så meget som at bygge en bro. Ydermere gav de et eksempel på, at engang, de havde prøvet på det, da var der gået hul ikke i bunden, men i toppen, så det vand, der stod oppe i søen, pludselig befandt sig nede i denne her tunnel. Så der må i allerhøjeste grad sættes spørgsmålstegn ved, om det overhovedet kan lade sig gøre at bore en tunnel hele vejen under Storebælt. Jeg synes ikke, de eksperter, vi har på området, har udtalt sig særlig positivt, så også af hensyn til miljøet vil jeg derfor tro, at det vil være særdeles betænkeligt at vedtage et sådant projekt.

Men hvorefter alting er, al den stund det projekt, der er vedtaget, og som vi via finansloven oven i købet bevilger 200 mio. kr. til, ikke bliver til noget, som det foreligger, vil jeg godt give ministeren det råd: tag og vær meget, meget forsom med at bruge de penge, hr. minister, for de kan anvendes langt, langt bedre andre steder. Det er dumt at blive ved med at smide penge ud til nogle ting, som ikke bliver til noget, og hverken det, SF her foreslår med en tunnel under hele Storebælt, eller det, regeringspartierne og Socialdemokratiet har vedtaget, bliver til noget. Så derfor: spar alle de undersøgelser.

Og så håber vi selvfølgelig i Fremskridtspartiet, at der på et eller andet tidspunkt dukker et flertal op, som vedtager en lov, som siger, at hvis nogen for egne midler har lyst til at etablere en forbindelse over Storebælt, så lad dem gøre det, men skatteydernes penge skal ikke smides i grams, som det er tilfældet her.

Glønborg (KRF):

Naturligvis kan man ikke lave en bro uden at komme til at røre ved havbunden og røre lidt rundt i vandet, og færgerne gør da naturligvis også noget, der berører miljøet, hver gang de sejler frem og tilbage.

Naturligvis vil en boret tunnel helt langt ned, dybt under Storebælt, være nogle millimeter mere miljøvenlig end det, vi ellers havde tænkt os at foretage. Men så er spørgsmålet, hvad det koster, og jeg synes ikke, der er kommet noget på bordet her, som giver os belæg for at lave om på den beslutning, som er truffet.

Vi har fået en erklæring om, at det kan laves miljøneutralt. Når vi siger miljøneutralt, så mener vi selvfølgelig på rimelig vis.

Dermed være ikke sagt, at den borede tunnel ikke kunne blive nogle millimeter mere venlig, men så mange ekstra penge skal vi heller ikke betale for at komme et par millimeter ekstra frem i sagen. Økonomi og miljø skal afvejes imod hinanden, og jeg mener, at den beslutning, der er truffet, kan stå ved magt.

Jeg ser derfor ingen grund til at fremme det forslag, der er fremsat her.

Jørgen Tved (FK):

Jeg vil med det samme sige til forslagsstillerne, at vi hele tiden har været tilhængere af en fast forbindelse over Storebælt, og at vi hele tiden har været tilhængere af, at denne forbindelse skulle være en tunnel. Det har vi først og fremmest været på baggrund af de udtalelser, der bl. a. er kommet fra en lang række svenske fiskeribiologer osv., godt nok baseret på undersøgelser i forbindelse med en bro over Øresund. Af dem har vi fået dokumenteret, at det, man her arbejder med, nok ikke er millimeter, men at saltbalancen, at iltforholdene i Østersøen er så sårbare, at man alene af den grund burde være meget forsigtig, og her er det nok muligt, det er de helt små marginaler, man skal have fat i.

Når det er sagt, så er vi naturligvis imponeret over, at ordføreren for forslagsstillerne, som i sin tid belærte os om, at man skulle arbejde meget omhyggeligt med sine forslag, at han, der tidligere var aktiv i Folkebevægelsen mod en Fast Forbindelse, nu i den elvte time kommer med dette forslag. Hvis han havde orienteret sig, som vi andre gjorde, allerede da loven om Storebæltbroen var til behandling, så havde

han naturligvis vidst nøjagtig de samme ting, som nu er kommet på bordet.

Derfor kan det også godt undre lidt, at Socialdemokratiet, som i denne sag jo har ført sig voldsomt frem om, at nu måtte man tage de miljømæssige hensyn, kommer her og siger, at det ikke betyder noget, hvad danske miljøforskere og -organisationer har at fremføre på det allerseneste, og det behøver man nok ikke at tage så meget hensyn til, for de har nok ikke ret. Og som de socialdemokratiske talere her således også de borgerlige, som kommer op og siger, at vi må fastholde.

Men hvad nu hvis den situation opstår, at man, efter at man har bygget broen, konstaterer, at nogle af de miljøfolk, som i dag advarer imod den, havde ret? Vil man så til at fjerne broen igen? Nej, så er ulykkerne sket, og så er vi i en situation, hvor man har handlet på trods af sagkundskaben og måske også, fordi man skulle handle hurtigt – for politikere mener jo normalt altid, at de er bedre end de mennesker, der måske har større forstand på tingene, i dette tilfælde miljøfolkene. Derfor synes vi, at der er al mulig grund til at slå bremserne i og lytte til dem, som advarer imod de konsekvenser, som en bro måtte få.

Vi vil som sagt godt støtte forslagsstillerne. Vi synes, det er rimeligt, at man tager alle mulige miljöhensyn og ikke senere skal til at reparere på skader, som man faktisk i dag godt ved man vil forvolde, hvis man fastholder beslutningen om en broforbindelse over en del af Bæltet.

Så er der nogle, der har sagt, at man ikke har erfaringer. Jamen det har man jo. Man skal bare undersøge, hvor disse erfaringer er gjort. Man kunne f.eks. gå til Japan, som har en lang række tunneler; man har faktisk forbundet alle de japanske øer med faste forbindelser. Eller man kunne måske tage ned til den engelske kanal og spørge de folk, som har projekteret dér, og som nu arbejder med tingene. Ville det ikke være rimeligt at tage hensyn til de erfaringer, som man dér gør, også når det drejer sig om at undersøge konsekvenserne, inden man går i gang?

Derfor kan det ikke være rigtigt, at det kun er de økonomiske hensyn, der gælder, selv om vi naturligvis ved, at de skal veje tungt. Men i denne sag er det altså miljøet, som alle jo siger de altid vil tage hensyn til, der først og fremmest

[Jørgen Tved]

tæller i vore overvejelser, fordi vi er helt overbevist om, at når først skaderne er sket, så er det faktisk umuligt at gøre dem gode igen. Det er umuligt at reparere.

Så selv om forslagsstillerne kommer med forslaget i den elvte time, og selv om Socialdemokraterne har brugt denne sag til at slå voldsomt på tromme og til at komme både i fjernsyn og presse, så burde de måske også, når det drejer sig om dette forslag, lade de store ord følge af handling, og det vil sige: lad os ikke slå noget i stykker, som ikke kan repareres bagefter.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak for en forholdsvis velvillig behandling; det må man jo nok sige. Alle er enige om, at miljøet ikke skal lide skade, det har man sagt utallige gange.

Der har været en hel del bemærkninger om, hvorvidt SF nu har skiftet holdning. Jeg har sagt det adskillige gange heroppefra, men jeg skal da gerne gentage det, hvis ikke det er sivet ind: SF har været imod en fast forbindelse over Storebælt. Vi vedtog på et landsmøde, at den skulle vi kæmpe imod. I tilfælde af at der var et flertal her i Folketinget, der gik ind for faste forbindelser, ville vi gå ind og forsøge at præge den løsning, som man gik ind for, således at den blev til fordel for den kollektive trafik, og således at miljøet i de indre danske farvande og Østersøen ikke blev forringet. Det er ærlig talt det, vi prøver på at leve op til, og det kan godt ske, at det forbavser nogle af de herrer og damer, der sidder her, men det er altid meget rart at leve op til det, som et parti har vedtaget.

Når vi nu kommer med dette forslag om en boret tunnel, er det ærlig talt, fordi jeg synes, der har lydt så mange kønne ord i denne sag. Jeg synes, hr. Bilgrav-Nielsen sagde det næsten for pænt, fordi jeg er vidende om både fra de diskussioner, jeg har haft, og fra de artikler, jeg har læst, at der er mange, også embedsmænd, der er imod, at man laver en boret tunnel, fordi den kommer til at koste 200 til 300 mio. kr. mere end de andre løsninger, der findes. Det gør den, siger man, fordi man ikke har det, der skal til for at lave en boret tunnel, men det kan man få – man har det ikke til bildelen, men man har det til togdelen.

Samtidig er man bange for, at der ligger nogle store sten nede på bunden af Storebælt, og så koster det noget ekstra. I den forbindelse vil jeg

sige: Jamen betyder 200 til 300 mio. kr. noget, når det er 15 mia. kr., det drejer sig om, og når man kan lave en løsning, der af Danmarks Naturfredningsforening, Miljøstyrelsen og hvad ved jeg er blevet kaldt den eneste rigtige? Alle-rede for 4 år siden sagde Danmarks Naturfredningsforening ved professor Bagge, at den eneste rigtige løsning var en boret tunnel.

Jeg vil gerne her gøre opmærksom på, at jeg har lavet i hundredvis af pressemeddelelser om dette emne og har været med til at lave mange artikler om miljøet for at gøre folk opmærksom på, at der er nogle problemer her. Men alligevel er det, der nyder fremme, en lagt tunnel; fordi vi her i Danmark ikke har erfaring med borede tunneler, er man bange for, at der skal udenlandske ingeniører til Danmark for at vise, hvordan man laver borede tunneler. Dem har man lavet – temmelig store endda – i Japan. Jeg vil blæse på, hvis jeg skal opveje det mod havmiljøet, om en japansk ingeniør eller to skal hjælpe danske ingeniører med at finde ud af, hvordan man laver borede tunneler, for den knowhow, som vi kan få på den måde, kan bruges senere.

Jeg har heller ikke rigtig fattet, at Socialdemokratiet, når man siger det, SF har sagt, at bilerne stadig væk skal færges over Storebælt, og at man kun vil have en togtunnel på Storebælt, alligevel godt vil være med til at lave en boret tunnel under Øresund. Så har alle sagt: den med Øresund og en boret tunnel er god nok, det kan alle gå ind for, hvorfor kan man så ikke på Storebælt? Jamen 70 pct. af vandgennemstrømningen til og fra Østersøen foregår igennem Storebælt, mens det kun er 15 pct. i Øresund. Hvorfor forstår man det godt, når det gælder Øresund, men ikke, når det gælder Storebælt? Det er dér, problemet er, og det er baggrunden for forslaget.

Jeg kan heller ikke lade være med at sige, når jeg ser på den 2-meter-stak papirer, jeg har vedrørende Storebælt, at hvis man havde lyttet lige så meget til miljøfolk i en sådan sag, som man har lyttet til den stribe af økonomer, der, især mens hr. Arne Melchior var trafikminister, har lavet den ene rapport efter den anden om, hvor økonomisk godt det er at lave en fast forbindelse over Storebælt, så havde man fået en anden løsning end den, der nu foreligger, og som nok bliver vedtaget, fordi de partier, der har indgået aftale om den, tilsyneladende ikke vil hoppe fra den.

[Tommy Dinesen]

Hvis jeg kender dansk politik rigtigt – og jeg har da været med i nogle og tyve år i hvert fald – vil jeg skyde på, at enden på dette bliver, at de fire regeringspartier og Socialdemokratiet finder ud af, at en boret tunnel under Østerrenden er nok, og så får vi en bro fra Sprogø til Fyn. Men det er ikke nok. De afgravninger, der skal foregå i Storebælt, og som Dansk Sportsfiskerforening, erhvervsfiskere og andre for lang tid siden har sagt de ikke kan leve med og i hvert fald vil kræve erstatning for, må opgives. Det kan ikke være meningen, at man vil grave Storebælt op – ja, næsten fjerne Sprogø, Samsø og Langeland – bare for, at vandgennemstrømningen ikke skal forhindres. Den går ikke.

Som jeg har sagt før, er der ingen, der kan garantere for, at revene i Storebælt ikke kommer igen, selv om man graver dem væk. I nogle besvarelser på de hundreder af spørgsmål, jeg alene har stillet i Trafikudvalget, står der nemlig, at ingen kan garantere for noget. Man kan grave hele Storebælt og Sprogø op, måske kommer revene igen efter næste storm. Det er sket før. Da et russisk skib gik på grund ved Sprogø, gjorde man det meget smarte, at man lavede en rende igennem, så skibet lige kunne sejle igennem. Efter næste efterårsstorm var revet intakt igen. Der kan ikke laves nogen undersøgelser, der ikke klart beviser, at revene genopstår.

Derfor er der kun én rigtig mulighed, og det er en boret tunnel. Så kan ministeren og hr. Ikast stå fast og stå sammen, og hvad ved jeg, og hr. Ikast har jo for regeringspartierne lavet en udtalelse, der klart tæsker dem alle sammen på plads. Jeg ved ikke, om hr. Engell også er med, for han har lavet nogle andre udtalelser, men han er også valgt i Korsør-Slagelse-kredsen, så jeg forstår godt, han er betydelig mere miljøbevidst.

Ministeren sagde, at det ikke var de mange millioner kubikmeter, der er nævnt i forslaget, der skal opgraves, men at det kun er noget med 12 til 18 millioner kubikmeter, der skal graves op af Storebælt. Jamen det synes jeg er meget.

Ministeren sagde også, at selv om man lavede en boret tunnel, blev der også jord i overskud. Jamen det er jeg godt klar over; det er ikke muldvarpe, vi sender ned. Selvfølgelig skal jorden væk, men det går ikke ud over havmiljøet, for den jord kan placeres andre steder.

Hr. Søgaard var inde på, at SF kunne have været med i aftalen. Ja, det kunne vi måske

nok, men det er ikke den aftale, vi vil have, og derfor er vi ikke med i den. Vi gik ud, inden Socialdemokratiet lavede den aftale med regeringen, og sagde, at vi gerne ville være med til at lave noget, men så skulle det altså være det, vi havde vedtaget på vores landsmøde, nemlig en togtunnel. Jeg troede ærlig talt, at det også var Socialdemokratiets politik at gå ind for den kollektive trafik. Jeg tror endda, at De Radikale – det kan vi høre i dag – ville have været med.

Hvis Socialdemokratiet – og jeg vil gerne takke fru Dorte Bennedsen – lever op til det, de har sagt, kan vi godt finde et andet flertal. Det kunne være interessant.

Hr. Bollmann var også inde på det dér sjove, at vi har skiftet holdning, og at det er godt, vi er kommet over, men det har jeg forklaret. Hr. Dohrmann var inde på det samme, nemlig at vi havde været enige. Nej, vi har ikke været enige. Hr. Dohrmann har ønsket en privat finansiering hele tiden, men mens man diskuterede det, var vi altså imod.

Hr. Svend Heiselberg siger i dag i B.T. – det har næsten ryddet forsiden – at man gerne vil ophæve broloven. Jeg vil godt spørge hr. Svend Heiselberg, om det er rigtigt, hvad der står i B.T., eller om det er rigtigt, hvad hr. Ikast siger. Hvad er det, der sker her? Er det igen en journalist, der på en eller anden måde har skrevet noget galt, eller er det, som hr. Svend Heiselberg er citeret for, rigtigt?

Hr. Glønborg sagde, at man ikke kunne lave en bro uden at røre bunden. Det kan man godt, men det kommer selvfølgelig an på, hvor stor broen er – der er broer, der ikke når bunden.

Hr. Jørgen Tved kom med det sædvanlige mod SF. Det er da rigtigt, at jeg stadig væk er formand for Landsforeningen mod Storebæltbroen, og det er da også rigtigt, at vi har diskuteret det i foreningen, og jeg har sagt, at jeg gerne ville trække mig tilbage. Men det er også rigtigt, at folk accepterer den holdning, jeg har, og synes, jeg skulle blive, fordi jeg nok er meget god, vil jeg gå ud fra.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det kom lidt bag på mig, at der ikke var andre, der skulle have ordet, men det kan der være gode grunde til – endda meget gode grunde til. Jeg vil dog godt gentage mit spørgsmål til Socialdemokratiet, ikke for at trække sagen længere, end den nu skal trækkes, Socialdemo-

[Bilgrav-Nielsen]

kratiet har selv kridtet banen af, og den er meget klart afkridtet. Jeg holder mig kun til, hvad fru Dorte Bennedsen har sagt til dagspressen som de socialdemokratiske betingelser. Derfor vil jeg gerne indlede min gentagelse af spørgsmålet ved at henvise til, at der i Berlingske Tidende den 14. – det var i går såmænd – var en samtale med miljødirektør Jens Kampmann, chef for Miljøstyrelsen, som konstaterede, og det blev såmænd til overskriften – det er ikke den avis, der jagter de sensationelle overskrifter – at broen fra Sprogø til Fyn var fastlagt i loven. Ja, det er rigtigt; broen er fastlagt i loven, og det er ud fra den, man arbejder, siger Jens Kampmann.

Så siger han videre:

»Harve loven derimod foreskrevet en tunnelloøsning, altså på strækningen Sprogø-Fyn, ville vi af miljøhensyn foretrække en boret tunnel frem for en tunnel af sænkekasser.«

Det står altså allerede nu klart, at Miljøstyrelsen ville foretrække en boret tunnel, hvis lovhjemmel havde været til stede. Hvis det også er den konstatering, Socialdemokratiet kommer til efter de overvejelser og undersøgelser, man nu vil have sammen med forligspartneren, regeringen, er det så også Socialdemokratiets opfattelse? Så forudsætter det jo, at vi ændrer loven, sådan at der er basis for også at arbejde med den mulighed. Vil Socialdemokratiet være med til at ændre den eksisterende lov, ikke til at forkaste den nu, men ændre den sådan, at i hvert fald forundersøgelserne også omfatter den borede tunnel?

Når jeg spørger – og jeg vil gerne have et svar – er det, fordi vi jo ikke rigtig kan komme nogen vegne og få nogen konklusion på tingene, hvis man ikke klart præciserer, at den mulighed, som man selv antyder nok er den bedste, også får den samme chance som alle de andre skitser, der er lagt frem i loven.

Formanden:

I hr. Bilgrav-Nielsens første indlæg understregede han, at hans bemærkninger knyttede sig til en anden lov; det blev vel især understregt her i det andet indlæg. Jeg har ikke ment, vi kunne adskille disse to spørgsmål så voldsomt, og derfor har jeg tilladt, at man har beskæftiget sig også med en lovgivning, der er i tæt tilknytning til det beslutningsforslag, vi behandler, men en vis forbindelse skulle vi gerne kunne skabe.

Jørgen Tved (FK):

Jeg skal ikke beskæftige mig så meget med hr. Tommy Dinesen og de forskellige organisationer, landsforeninger eller folkebevægelser, han er medlem af. Jeg kunne måske fristes til at spørge, om han nu vil danne en folkebevægelse for tunnelen og også gå til sin faglige organisation og få lidt penge til at køre denne forening for, men det er ikke det væsentlige.

Det, jeg gerne vil have noget at vide om herfra, er: Hvordan vil Socialdemokratiet sikre, at alle miljøkrav bliver overholdt, når man i dag har miljøfolk, der siger, at det ikke kan lade sig gøre? Jeg havde nær sagt, at selv om man kunne finde nogle miljøfolk, der gik ind for broforbindelsen frem for en tunnel, bør tvivlen vel alene i en så vigtig sag komme miljøet til gode.

Derfor vil jeg gerne vide, hvordan Socialdemokratiet på baggrund af de oplysninger, man sidder inde med nu, hvor en lang række folk har udtalt sig mod broforbindelsen – og jeg formoder, det er disse mennesker, der har fået bl.a. fru Dorte Bennedsen til at optræde om ikke på slap line så i hvert tilfælde optræde i pressen og i fjernsynet, fordi hun sammen med os andre frygter, at der er ved at ske nogle uoprettelige skader – vil sikre sig på forhånd, at der ikke sker nogen skader på miljøet i denne sag.

Søgaard (S):

Jeg vil gerne understrege endnu en gang, som jeg indledte med at sige, at Socialdemokratiet står fast på den aftale, vi har med regeringspartierne om den faste forbindelse over Storebælt. Det er vores udgangspunkt i den fortsatte debat, som vi jo under alle omstændigheder får både om miljø, placering af elementer osv. i forbindelse med etableringen af en Storebælt-forbindelse.

Det gælder også hr. Bilgrav-Nielsen – og det måtte hr. Bilgrav-Nielsen jo vide, inden han stillede spørgsmålet til mig – at når jeg har sagt, vi står fast på dette spørgsmål, når det gælder den faste forbindelse, er der kun det at sige til det, at det gør vi, indtil der måtte komme noget andet, vi skulle tage stilling til, og det er ikke kommet endnu.

Jeg har peget på, at det, det drejer sig om her, er, at hele miljøproblematikken naturligvis skal undersøges – det står vi fast på – § 5 skal vi leve op til fuldt og helt, og når vi gør det, betyder det også, at vi vil lade disse undersøgelser køre vi-

[Søgaard]

dere, indtil vi, som jeg nævnte i mit første oplæg, får den tættest mulige viden om disse forhold her. Længere tror jeg ikke nogen vil kunne komme i dag. Så kan man stille sig op her med en masse kritiske udtalelser om det ene og det andet, men det er vores opfattelse af tingene, og dette være også sagt til de andre, der har stillet tilsvarende spørgsmål her.

Svend Heiselberg (V):

Hvis hr. Tommy Dinesen havde hørt efter, tror jeg, han ville have været opmærksom på, at der ingen uoverensstemmelser har været imellem det, Socialdemokratiet har givet udtryk for, og det, jeg har givet udtryk for her i dag, og det er det, B.T. har skrevet, nemlig at vi var enige om, at de miljømæssige hensyn skulle respekteres. Jeg har også givet udtryk for, at jeg havde den opfattelse, at trafikministeren vil tage de hensyn ved den endelige projektering.

Dohrmann (FP):

Uanset om man selv eller ens parti enten har stemt ja eller nej til den gældende lov om en fast forbindelse over Storebælt, er det helt klart for enhver, at det flertal, der har vedtaget loven, er ved at smuldre. Det må stå helt klart. Efter de udtalelser, der er faldet, er det tydeligt, at mange af dem, der har stemt ja til lovforslaget, er ved at tvivle, og det skal absolut ikke bebrejdes dem, tværtimod. Det er nemt at flyde med strømmen og stå herop og bekræfte aftalen osv. – det er man måske mere eller mindre blevet pålagt at gøre – men det er helt klart, at der er ved at opstå en alvorlig tvivl. Og jeg synes, de folk, der ligesom sætter spørgsmålstegn ved det, skal roses for det. Som sagt er det så nemt at flyde med strømmen og bare sige ja og amen og gøre, som alle andre gør.

Men efter det, vi nu har hørt her i dag, og al den stund trafikministeren jo i forbindelse med finansloven fik bevilget sine 200 mio. kroner, vil jeg gerne spørge, om det ikke ville være klogt og forsvarligt, om ministeren i hvert fald ikke gjorde noget for at forhaste sig med at bruge disse penge. Tag det roligt, minister! Jeg er sikker på, der er en masse penge at spare, fordi beslutningen aldrig bliver ført ud i livet. I særdeleshed synes jeg, man skal være meget varsom med at ansætte flere mennesker til Storebæltprojektet. Vi ender nok i den situation, at der bliver ansat en hel del mennesker, som man

inden ret længe skal sige op og betale løn til i flere år, fordi projektet aldrig bliver til noget. Ministeren behøver ikke at bekræfte det her i dag, men jeg synes, han skal skrive sig det bag øret og forsøge at efterleve det. Jeg er helt sikker på, at skatteyderne vil være glade for det.

Jørgen Tved (FK):

Så må jeg spørge Socialdemokratiet en gang til. Jeg kan godt forstå, at de træder vande i denne sag, og at der er både tang og alt muligt andet om benene, men vi har på det allersneste oplevet socialdemokrater sætte et stort spørgsmålstegn ved, om det var miljømæssigt forsvarligt at bygge den forbindelse, som i sin tid er blevet vedtaget.

Jeg formoder, men jeg har ikke nogen viden om det, at det er på baggrund af de samme miljøfolk, som har bragt tvivl i andres sind, altså at det er, fordi miljøfolkene siger, at denne bro ikke kan bygges, uden at det får miljømæssige gener. Jeg vil gerne vide, hvorfor Socialdemokratiet åbenbart har lyttet til miljøfolkene på et vist tidspunkt, men i dag, hvor man skal tage stilling til en konkret sag, siger: Vi står fast. Er det ikke, fordi der er kommet oplysninger frem, der måske er nye for Socialdemokratiet, der siger, at broen er en risiko for miljøet?

Tommy Dinesen (SF):

Hr. J. K. Hansen udtalte på baggrund af, at undertegnede, tror jeg det var, havde sagt, at vi i tilfælde af et arbejderflertal ville have forligsaftalen imellem regeringen og Socialdemokratiet med hensyn til Storebælt op til fornyet vurdering, fordi vi gerne vil have 2. etape væk, at der skulle en statsbankerot til, for at det forlig ikke blev til noget. Hr. J. K. Hansen har også sagt nogle andre ting; dem skal jeg dog lade være med at sige noget om her.

Men det, der gør mig lidt usikker med hensyn til, hvad Socialdemokratiet står for i denne sag, er, at hr. Søgaard også nu her siger, at aftalen ligger fast. Hvis aftalen ligger fast, kan der ikke blive nogen boret tunnel mellem Fyn og Sprogø, fordi det er en broforbindelse, man har vedtaget, og der er nogle, der mener, at den broforbindelse er den værste.

Skal det forstås således, hr. Søgaard, at hvis undersøgelser viser, at man vil forhindre vandgennemstrømningen til og fra Østersøen og indre danske farvande, er man også indstillet på,

[Tommy Dinesen]

at brodelen mellem Fyn og Sprogø bliver til en boret tunnel?

(Kort bemærkning).

Dorte Bennedsen (S):

Nu har indtil flere ordførere spurgt, om der var sammenhæng mellem de synspunkter, jeg har givet udtryk for, og de synspunkter, hr. Søgaard har givet udtryk for på talerstolen. Dertil vil jeg gerne sige, at der er kommet nogle oplysninger frem her i den uge, der er gået, bl.a. ved en tv-udsendelse først på ugen. Jeg vil gerne fra denne talerstol gentage, hvad jeg har sagt ved utallige andre lejligheder i ugens løb, nemlig at Socialdemokratiet ikke ændrer standpunkt på baggrund af en nok så udmærket tv-udsendelse. Det, Socialdemokratiet kan bruge og har brugt den udsendelse til, er at sige: Her er kommet nogle oplysninger frem, som virker rimeligt seriøse, og de oplysninger vil vi gerne have verificeret i Folketinget. Derfor har vi rejst sagen i Trafikudvalget, og den er rejst i Miljøudvalget, hvor vi beder om at få disse ting nærmere belyst. Når hr. Søgaard siger, at aftalen ligger fast, svarer det helt til, hvad jeg selv har svaret journalister ugen igennem, at selvfølgelig ligger aftalen fast, indtil der ligger klare oplysninger på bordet, som eventuelt kan vise, at de oplysninger, på baggrund af hvilke aftalen i sin tid blev indgået, ikke holder stik. Men vi er nødt til at have disse ting frem i Folketinget. Det skylder man simpelt hen, hvis man vil virke, som om man er optaget rimeligt seriøst og fornuftigt og ikke bare siger hovsa!

Formanden:

Det er de allersidste korte bemærkninger, vi er inde i, og jeg kan ikke slutte denne drøftelse med at sige, at forhandlingen om beslutningsforslag nr. B 47 er tilendebragt, for det er ikke det, vi behandler i øjeblikket.

(Kort bemærkning).

Jørgen Tved (FK):

Jeg synes nok, jeg erindrere lidt mere præcise udtalelser bl.a. i fjernsynet end det, fru Dorte Bennedsen nu giver udtryk for. Derfor vil jeg gerne vide, om det ikke er korrekt, når jeg mener, at fru Dorte Bennedsen i fjernsynet og til pressen i øvrigt har sagt, at hvis der er miljømæssige risici ved at bygge broen, vil Socialde-

mokratiet tage sin stilling op til overvejelse. Hvis denne opfattelse er korrekt, vil jeg gerne vide, hvad det er for udtalelser, som begrunder, at fru Dorte Bennedsen mener, der er en risiko. Er det ikke de miljøfolk, der advarer? Og hvorfor skal vi så ikke tage deres advarsel alvorligt?

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil takke for de indlæg, der har været fra hr. Søgaard og fru Dorte Bennedsen, men alligevel kredse lidt omkring det her med, at man »står ved« aftalen. Det er altid godt, det er noget stabilt, det er noget solidt – forudsat at der ikke er sket noget hen ad vejen, som gør, at man må rette sig lidt til.

Når hr. Søgaard siger så firkantet: Vi står ved aftalen, betyder det så, at de undersøgelser og de overvejelser, der skal ske, strikte skal ske på lovens grundlag? Altså, at man overhovedet ikke må tænke på andre udformninger af anlægget for den faste forbindelse end dem, der er beskrevet i loven?

Hr. Kampmann anser, jf. mit citat før, loven for at være en hindring for, at man kan arbejde videre med tanken om en boret tunnel på Vesterrenden. Vil Socialdemokratiet i de videre overvejelser med regeringen gå ud over lovens rammer – det kan man jo gøre i undersøgelsesfasen – og sige, at uanset at der i loven kun tales specifikt om en lavbro over Vesterrenden, vil vi også gerne skele lidt til, hvilke miljømæssige forhold vi ville få, dersom vi havde en anden løsning end en boret tunnel på Vesterrenden? Det er det, jeg gerne vil vide. Jeg synes, klarheden er fin og i orden fra Socialdemokratiets side. Der er kommet nogle definitioner og nogle holdninger, som ikke er til at tage fejl af, men jeg vil gerne have, at vi er helt på det rene med, at loven, som den er udformet i dag, ikke er nogen hindring for, at Socialdemokratiet kan gøre sine overvejelser til bunds.

Trafikministeren (Nør Christensen):

Jeg vil kun tage ordet for en kort bemærkning og tilslutte mig det citat, jeg ser i Berlingske Tidende fra hr. Jens Kampmann, der siger: »Slå koldt vand i blodet.«

Jeg er meget glad for fru Dorte Bennedsens indlæg og takker for det, for fru Dorte Bennedsen sagde netop, at der er tale om nogle nye undersøgelser, og det betyder altså, at trafikmini-

[Trafikministeren]

steren ikke på nogen måde har forholdt Tinget nogen form for oplysning. Jeg har ladet mig fortælle, at en sådan påstand har været ude, men der er ikke på nogen måde hold i påstanden om, at trafikministeren har forholdt Tinget oplysninger.

Formanden:

Fru Dorte Bennedsen for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Dorte Bennedsen (S):

Til ministerens sidste bemærkning skal jeg kun sige, at jeg ikke fra denne talerstol har udtalt mig om, hvorvidt ministeren har tilbageholdt oplysninger eller ej.

Det var nu ikke det, der bragte mig på talerstolen, men derimod hr. Bilgrav-Nielsen. Jeg kan blot oplyse – og det kan hr. Bilgrav-Nielsen ikke vide, da han ikke er medlem af Miljøudvalget – at det pågældende spørgsmål er stillet i Miljøudvalget, hvor vi har bedt om en miljømæssig vurdering af en boret tunnel hele vejen, både under Østerrenden og Vesterrenden, set i relation til de miljømæssige virkninger af den model, som loven foreskriver.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning 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:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 49:

Forslag til folketingsbeslutning om en frivillig sabbatordning.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 25/11 87).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Arbejdsministeren (Henning Dyremose):**

SF genfremsætter her et forslag til folketingsbeslutning om en frivillig sabbatordning, og det er da tilladt, men det er vel rimelig sandsynligt, at det ikke vil føre til særlig meget nyt.

Den ordning, man foreslår, indebærer, at lønmodtagere får ret til frihed i 1 år, dog kun én gang hvert 7. år, med gældende sats for arbejdsledshedsdagpenge.

Regeringens holdning til forslaget har ikke ændret sig, siden vi behandlede forslaget her i Folketinget første gang – jeg tror, det var i 1984. Den grundlæggende holdning til forslaget er fortsat, at regulering af lønmodtagernes løn- og arbejdsvilkår helst skal klares af arbejdsmarkedets parter og ikke fastlægges i lovsform.

Nu har der jo været lejlighed for arbejdsmarkedets parter til i mellemtiden at tage spørgsmålet op ved overenskomstforhandlinger, men spørgsmålet har åbenbart ikke været væsentligt nok for parterne, og jeg synes, det ville være tvivlsomt, hvis Folketing og regering nogle få måneder – i hvert fald mindre end 1 år – efter indgåelsen af de nye overenskomster regulerede arbejdsforholdene med lovgivning.

Jeg har noteret mig, at SF i bemærkningerne til beslutningsforslaget gør opmærksom på, at to af regeringens ministre i en kronik i Politiken i sommeren 1987 har skrevet, at en sabbatordning vil være en fordel især for børnefamilier. Det er hele regeringen enig i, men det rokker heller ikke ved hele regeringens opfattelse af, at det er et spørgsmål, som skal løses af parterne på arbejdsmarkedet og ikke af Folketinget.

Hertil kommer, at forslaget indebærer offentlig finansiering. Regeringen er godt klar over, at SF ikke tager finansieringsspørgsmålet så tungt, men det gør regeringen, så også af økonomiske grunde må vi sige nej til forslaget.

Vi tager ligeledes afstand fra den del af forslaget, der indebærer pligt for arbejdsgiverne til genbesættelse af stillinger, der bliver ledige som følge af forslaget, ligesom regeringen ikke finder, at der bør indføres lovmæssig pligt for en arbejdsgiver til at genansætte en lønmodtager, der har benyttet sig af en så langvarig orlovsordning som den, der her er tale om.