

[Arne Melchior]

havde været nødvendig for at give den senere på året forventede trafikpolitiske redegørelse fra trafikministeren den bredde og fylde og prioritering, som vi alle forventer af den, men o.k., sket er sket, vi mødes ved debatten om den redegørelse, som vi så får sidst i året 1991.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 11 af Bilgrav-Nielsen (RV), Helge Mortensen (S), Aagaard (KF), Svend Heiselberg (V), Tommy Dinesen (SF) og Inger Stilling Pedersen (KRF) (se foran)

vedtoges med 111 stemmer (S, KF, V, SF, RV og KRF) mod 8 (FP); 4 (CD) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

### **8) Forespørgsel nr. F 14:**

*Forespørgsel til trafikministeren og miljøministeren:*

»Hvilke oplysninger kan regeringen give om de igangværende forhandlinger om en fast forbindelse over Øresund?«

Af Helge Mortensen (S) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 12/3 91. Fremme af forespørgslen vedtaget 14/3 91).

### *Begrundelse*

**Nyrup Rasmussen (S):**

I Socialdemokratiet er vi tilhængere af en fast forbindelse mellem København og Malmø, hvis den udformes miljømæssigt rigtigt og bliver betalt af brugerne.

De seneste par år har vi ivrigt drøftet sagen gennem vores medlemsdebatter om ja eller nej til forbindelsen i det hele taget og til, om det både skulle være en bane og en vejforbindelse.

Debatten mundede den 7. april sidste år ud i en klar flertalsbeslutning i Socialdemokratiets hovedbestyrelse for en kombineret forbindelse. Vi har med anmeldelsen af denne forespørgselsdebat til trafikministeren og miljøministeren haft ét hovedformål: at give Folketinget og offentligheden baggrunden for en principiel

stillingtagen. Derfor har vi også insisteret på, at alle de trafik- og miljørapporter, som regeringen har ansvaret for, bliver offentliggjort som baggrund for vores stillingtagen.

Jeg håber, debatten munder ud i en positiv beslutning om at søge at nå en aftale med Sverige, fordi en sådan fast forbindelse vil være til stor fordel for Danmark. Vi håber samtidig, at der bliver fastsat klare danske betingelser for aftalen og for anlægget.

Lad mig nævne betingelserne med det samme. Forbindelsen skal betyde en samlet nettoforbedring af miljøet i Storkøbenhavn. De lokale miljømæssige gener ved anlægget må mindskes mest muligt. Forbindelsen skal betales af trafikanterne, ikke af skatteyderne. Den kollektive trafik skal styrkes og begunstiges maksimalt både gennem takstpolitikken og gennem en systematisk indsats for at få omlagt den tungere godstrafik fra lastvogne til togtransport. Den tunge trafik skal ledes uden om København og dermed danne grundlag for godsbaneringen DanLinks nedlæggelse til gavn for Københavns borgere og miljøet. Anlægget skal ejes og styres af den danske stat i samarbejde med den svenske stat.

En Femernforbindelse kan ikke komme på tale i sammenhæng med Øresundsbeslutningen. Det er vor grundholdning, at først når der er gennemført grundige undersøgelser, og først når der er bygget en elektrificeret 2-sporsjernbane fra Odense til Hamborg, kan vi tage stilling til spørgsmålet om Femernsundforbindelsen.

Under disse betingelser bør Danmark sige klart ja til en fast forbindelse.

Jeg vil gerne gøre et par bemærkninger om, hvorfor vi egentlig grundlæggende mener det. Det er perspektivet, der er det centrale for os. For det første, fordi denne beslutning i virkeligheden drejer sig om de bedst mulige udviklingsbetingelser, vi kan tilrettelægge for Danmark og hovedstaden for 1990'erne. Vi ser det som et vigtigt led i indsatsen for at give nyt liv og udvikling i et sammenhængende hovedstadsområde, hvor Østersøens vigtigste internationale kulturelle, økonomiske, erhvervs- og beskæftigelsesmæssige knudepunkt kommer til at ligge netop her med et stort opland både i Vest og i Øst.

For det andet knyttes Norden og Centraleuropa sammen med effektive trafikforbindelser,

[Nyrup Rasmussen]

hvor Tysklandstrafikken på højhastighedstog og en klar styrkelse af transport af gods på jernbane bliver det bærende led.

Endelig vil Malmø-København-forbindelsen give en chance for Københavns trafik og miljø; med anlægget kan man lede den tunge jernbanetrafik og vejtrafikken fra Sverige uden om København, og vi kan lede den kraftige trafik på lufthavnen væk fra de store byområder og skabe hurtige jernbaneforbindelser til lufthavnen fra hele Sjælland, Fyn og store dele af Jylland.

Der er selvsagt masser af problemer endnu, hvis vi samles om en beslutning her i dag – problemer, som vi skal bruge den fornødne tid til at få afklaret også her i Folketinget.

Aftalen med svenskerne er ikke på plads endnu, og selv når den er en realitet, bliver der et langt forløb, inden anlægget i givet fald påbegyndes. Det gælder også her i Folketinget med behandlingen af selve anlægsloven, hvor der bliver rig lejlighed til at undersøge og drøfte alle forhold, så anlægget bliver bedst muligt.

Jeg vil gerne understrege, at intet skal tromles eller på anden måde presses igennem. Vi vil opfordre alle Folketingets partier til at deltage konstruktivt i debatten om netop at finde den bedste løsning på de vigtigste udestående problemer. Vi i Socialdemokratiet vil faktisk gerne lytte.

### Besvarelse

#### Trafikministeren (Ikast):

De, der har fulgt de sidste par ugers debat i medierne om Øresundsforbindelsen, kunne nemt få den opfattelse, at der her er tale om et flertal, der bag lukkede døre har udpønsset noget, der så kommer som et lyn fra en klar himmel over befolkningen og mod de partier, der ikke har været med bag de lukkede døre.

Jeg er derfor glad for, at Socialdemokratiet med sin forespørgsel giver os lejlighed til allerede nu, inden anlægsloven, og hvad der ellers kører, udarbejdes og fremsættes og lægges frem her i dette høje Ting, at belyse disse problemer.

Og hvad er så realiteterne i denne sag?

Den 11. januar 1990 behandlede Tinget en forespørgsel fra hr. Arne Melchior om Øresundsforbindelsen. Der var ved den lejlighed tilslutning fra alle sider til, at vi skulle have en fast forbindelse.

Det, der skilte, var forbindelsens art. Flere partier meldte klart ud, at de ønskede en kombineret forbindelse for bane og for bil. Andre ville kun have en baneforbindelse, en boret tunnel.

Et klart flertal for det ene frem for det andet kom ikke til udtryk den dag, fordi Socialdemokratiet endnu ikke var parat til at give sin melding, da der, som vi alle ved, er forskellige holdninger i det store oppositionsparti til dette spørgsmål.

Men få måneder efter, nærmere bestemt den 7. april 1990, meddelte også Socialdemokratiet, at partiet gik ind for den kombinerede forbindelse under visse forudsætninger – naturligvis – ligesom vi andre.

Det burde således i nu snart et år have stået helt klart, altså også ved sidste folketingsvalg, at der i Folketinget er et stort flertal for en kombineret fast forbindelse i KM-linjerne, men som nævnt selvfølgelig under visse klare forudsætninger især med hensyn til miljø og økonomi.

Det er da en ærlig sag, at der er et mindretal, som hele tiden kun har villet have den borede jernbanetunnel. Det klandrer vi andre dem ikke for, selv om vi er uenige. Men kunne vi ikke blive fri for den giftige tåge af snak om udemokratiske handlemåder, sækken, der trækkes ned over hovedet på en helt uforberedt befolkning, og hvad det nu er, man opvarter med i disse uger?

Modstanderne af den kombinerede forbindelse er selvfølgelig ikke en homogen masse. Nogle af dem har endeligt gjort op med sig selv for længst, at vi skal have en boret jernbanetunnel eller ingenting, lige meget hvad der lægges på bordet. Der må vi så opgive at argumentere.

Andre nøgterne modstandere siger derimod: Jo, du har nok ret. Der har i næsten et år været flertal for denne kombinerede løsning, men det er forudsætningerne, det er galt med. I vil ikke tage det nødvendige hensyn til miljøet.

Nuvel! Lad os så se på det. Da der var konstateret det nævnte flertal på dansk side og den svenske regering ligeledes i foråret 1990 tog klar stilling til fordel for den kombinerede forbindelse, kunne forhandlingerne begynde.

På dansk side blev der af den daværende KVR-regering nedsat et lille ministerudvalg til at følge sagen og give de fornødne forhandlingsdirektiver. Lad det være sagt straks, at den

## [Trafikministeren]

daværende radikale miljøminister, fru Lone Dybkjær, under dette arbejde ikke på sit partis vegne gav tilslutning til den kombinerede forbindelse. Omvendt afviste hun heller ikke den forbindelse, men gjorde et eventuelt aspekt eller en tilslutning betinget af, at en række forudsætninger kunne opfyldes.

På dette grundlag gik arbejdet med den videre behandling af sagen i gang.

Der blev af den daværende miljøminister og hendes embedsmænd fremsat forslag om gennemførelse af en lang række yderligere og til dels omfattende miljøundersøgelser i tillæg til de undersøgelser, der havde været gennemført tidligere.

Alle de ønskede undersøgelser blev igangsat og er gennemført i et i øvrigt særdeles godt samarbejde mellem Miljøministeriet og Trafikministeriet.

Resultatet af disse supplerende undersøgelser og tidligere undersøgelser foreligger nu i den for nylig offentliggjorte miljørapport og de meget omfattende baggrundsmaterialer for rapporten, som jo er lagt frem her i dette høje Ting.

Lad mig understrege, at miljørapporten på grundig måde belyser de problemer af miljømæssig karakter, som eksperterne nu har set. Rapporten indeholder ikke en stillingtagen til, hvilken løsning der skal vælges, men det har heller ikke været opgaven.

Det skal derimod tages stilling til i forbindelse med den senere udarbejdelse og behandling af lovforslaget vedrørende den faste forbindelse. Det foreliggende udkast til aftale med Sverige sikrer da også i fuldt omfang det nødvendige spillerum for den senere miljømæssige undersøgelse og bearbejdning af projektet.

Selv om der således ikke i rapporten er taget stilling til, hvilken løsning der konkret skal vælges i relation til de konkrete miljøspørgsmål, står dog én ting klart, nemlig at der findes fuldt forsvarlige løsninger på miljøproblemerne.

Det er det, vi på indeværende tidspunkt som politikere har haft behov for at vide for at kunne træffe den principielle beslutning om den kombinerede forbindelse og indgå en aftale med svenskerne.

Lad mig derefter vende mig til spørgsmålet om økonomien. Dette spørgsmål har nemlig også i høj grad noget at gøre med valget mellem

en kombineret forbindelse og en boret jernbanetunnelløsning.

Udgangspunktet med hensyn til økonomien er – ligesom ved Storebælt – at forbindelsen skal betales fuldt ud af brugerne, altså ikke af statskassen. Herom har der steds været fuld dansk-svensk enighed.

Nu er forholdet kort fortalt det, at en boret jernbanetunnel fra kyst til kyst vil koste mindst 8,5 mia. kr. Dertil kommer tilslutningsanlæg for baner på begge sider af Sundet i samme omfang som ved den kombinerede forbindelse, på dansk side ca. 2,5 mia. kr., muligvis noget mere, idet man fra den borede tunnel skal have en større opgang, og den er ikke beregnet.

De to jernbaneselskaber DSB og SJ har ikke nogen mulighed for tilnærmelsesvis at kunne forrente og afdrage en ren jernbaneforbindelse af de merindtægter, som banerne ville få. Det er tilfældet, uanset hvordan man foretager beregningen. Der ville altså kun være de to statskasser til at dække de manglende beløb, og det er der som nævnt ingen der vil, hverken i den svenske eller i den danske regering.

Lad mig tilføje, at tænkte man sig en sådan forbindelse tillige udformet som en biltogsløsning, skal der til de nævnte omkostninger lægges et meget stort beløb til terminaler og rullende materiel. Dette kan anslås til ikke under 2,5 mia. kr., men beløbet kan blive væsentlig større. Og banerne kunne stadig ikke betale hele gildet af merindtægten.

I sammenligning hermed koster den kombinerede forbindelse fra kyst til kyst-strækningen ca. 12 mia. kr. Dertil kommer tilslutningsanlæggene i de to lande.

En ren motorvejsforbindelse vil koste ca. 8 mia. kr.

Det vil med andre ord sige, at ved den kombinerede forbindelse udgør marginalomkostningerne ved at have jernbanerne med fra kyst til kyst ca. 4 mia. kr. Dertil kommer de nævnte 2,5 mia. kr. til jernbaneanlæggene på dansk side.

Tallet på 4 mia. kr. skal altså holdes op imod tallet på ca. 8,5 mia. kr. for den borede jernbanetunnel. Begge dele fra kyst til kyst.

Jeg tror derfor, at alle, der vil se kendsgerningerne i øjnene, kan se, at den eneste realistiske økonomiske mulighed for at etablere en jernbaneforbindelse til en pris, jernbaneselskaberne kan betale uden kæmpe tilskud, er den kombi-

**[Trafikministeren]**

nerede forbindelse, hvor den største del af anlægget betales af biltrafikken.

Biltrafikken skal betale afgifter på et niveau, der svarer til færgetaksterne på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Dette princip svarer ganske til det, vi har fastlagt for Storebæltsforbindelsen. Det er muligt, at man med lavere bilafgifter kunne få endnu flere penge i kassen, men fra dansk side lægger vi vægt på, at bilafgifterne lægges på dette høje niveau. Vi ønsker nemlig ikke – i skærende modstrid med, hvad man skyder os i skoene – en uhæmmet biltrafik mellem København og Malmø og i transit gennem Danmark. Vi ønsker tværtimod, at jernbanen skal kunne tage den størst mulige del af trafikken, og vi ser den kombinerede forbindelse som en stærk og effektiv støtte til den kollektive trafik. Samtidig lukker vi ikke øjnene for, at bilerne er her, at de bliver her, og at der kan og skal styres gennem afgifter, så den kollektive, alternative trafik kan vinde frem.

Under disse forudsætninger har jeg forhandlet med svenskerne, og der har været mange gode udvekslinger af oplysninger, hvor den danske og den svenske regering har været enige, også i miljøundersøgelserne. Derfor er det en glæde for mig her i dag at kunne besvare spørgsmålet om, hvorledes går det med forhandlingerne.

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

Jeg skal starte med at takke trafikministeren for redegørelsen og svaret på Socialdemokratiets forespørgsel. Vi har rejst denne forespørgsel, netop fordi vi ønskede en debat nu og her i Folketinget om den faste forbindelse over Øresund. Vi har aldrig ønsket, at en beslutning om en fast forbindelse over Øresund skulle foretages i gedulghed.

Må jeg så sige, at det er jo ikke en sag, der lynhurtigt er startet op her i begyndelsen af 1991. Allerede i 1986, da vi indgik aftalen om den faste forbindelse over Storebælt, blev det indføjet i § 11 i denne aftale, at regeringen skulle indlede forhandlinger med den svenske regering om opførelsen af en fast forbindelse over Øresund.

Og hvad har vi så brugt tiden til siden da? Det skal jeg prøve at svare på her, og hvad andre partier i Folketinget har brugt tiden til, skal

jeg overhovedet ikke blande mig i. Men i perioden efter 1986 er der af svenske og danske embedsmænd udarbejdet Øresundsrapporter: 1987-rapporten og 1989-rapporten. De havde begge til mål at tilvejebringe et alsidigt, teknisk, økonomisk og miljømæssigt grundlag for en politisk beslutning om en fast forbindelse over Øresund.

Jeg skal her indskyde, at der forud har fundet en omfattende udredningsindsats sted, bl.a. i sidste halvdel af 1970'erne, som er nedfældet i beslutningen »Øresundsforbindelser« med tilhørende rapporter. Vi fik her den første rapport fra Øresundsudvalget, »Øresundsforbindelsen 1985«. Sidst har vi fået miljørapporten »Miljø Øresund 1991«. Jeg må sige, at vi på nuværende tidspunkt har det fornødne grundlag til at træffe den politiske beslutning om en fast forbindelse over Øresund.

Men hvad har vi så brugt tiden til i Socialdemokratiet? Vi har brugt tiden til en debat i vores medlemskreds om en kommende Øresundsforbindelse. Det gjorde vi i de første måneder af 1990. Denne debat var i øvrigt fuldt tilgængelig for den øvrige del af offentligheden. På baggrund af vor medlemsdebat og med udgangspunkt i Øresundsrapporterne traf vi i den socialdemokratiske hovedbestyrelse den 7. april 1990 beslutning om at opfordre Danmarks og Sveriges regeringer til snarest at indlede forhandlinger om en nærmere udformning af en fast forbindelse over Øresund.

Vi gør det ud fra en række fastlagte principper om bl.a. at styrke det kulturelle og økonomiske samarbejde mellem Danmark og Sverige og knytte Norden tættere til det øvrige Europa. Danmarks geografiske beliggenhed tilsiger, at vi kobler os på det øvrige Skandinavien og herved får en gunstig placering med det europæiske indre marked foran os og i relation til den udvikling, der er på vej i de østeuropæiske lande. En fast forbindelse over Øresund bliver således helt central for de kommende års udvikling i Danmark og ikke mindst i Øresundsregionen.

Vore beregninger, som vi har foretaget, viser – jeg kunne måske sige desværre – at en ren jernbaneforbindelse ikke er økonomisk bæredygtig, men at de økonomiske forudsætninger for en kombineret vej- og jernbaneforbindelse er særdeles gode, og det er også det, vi har tilsluttet os.

[J. K. Hansen]

Må jeg sige et par ord om anlæggets udformning og linieføring. I Socialdemokratiet har vi ud fra en række givne krav tilsluttet os en principaftale om anlæggets udformning fra kyst til kyst samt de danske landanlæg. Vi tilslutter os en linieføring fra Malmø syd om Saltholm via en kunstig ø i Drogden til ilandføring ved Københavns Lufthavn i Kastrup. Vi tilslutter os et landanlæg af bane og vej, der passerer Københavns Lufthavn med en lufthavnsbanegård og fortsætter videre i det planlagte traché på den i 1976 fastlagte linieføring for Tårnby Motorvej. Der placeres en station ved Tårnbycentret, hvorfra jernbanen føres videre til Københavns Hovedbanegård for passagertrafikkens vedkommende, og godstrafikken trækkes videre ud til hovedlinien.

Må jeg nævne et par fordele og senere også nogle ulemper. Vi får ved denne linieføring af landanlæggene nogle helt iøjnefaldende fordele. Vi får en direkte jernbaneforbindelse, dels fra Malmø til Københavns Lufthavn, dels fra det øvrige net i Danmark til Københavns Lufthavn, og vi får en jernbanestation i Tårnby. Vi får altså en lufthavnsbanegård, der vil styrke Københavns Lufthavn i konkurrencen med andre lufthavne. Vi fået taget godstrafikken, Dan-Linktrafikken, væk fra den befolkningsrige del af København og Nørrebroområdet, og vi får biltrafikken ført væk fra de veje, den i dag skal passere for at komme fra lufthavnen ind til København og fra København ud til lufthavnen.

Der er naturligvis også nogle ulemper. Dem lægger vi ikke skjul på at vi skal prøve at løse bedst muligt. Vi er fuldstændig klar over, at samtidig flytter vi en række af de problemer, som vi tager væk fra områder i København, ud til andre steder, idet anlægget som bekendt skal passere Tårnby. Jeg må sige her, at der ved detaljprojekteringen vil blive taget en lang række hensyn i form af nedgravning, støjvolde, overdækning m.v. Men vi vil slet ikke i dag lægge os fast på nogle bestemte modeller. Vi vil lade teknikken råde os og give os de bedste muligheder for, at miljøgenerne i Tårnbyområdet bliver mindst mulige ud fra nogle økonomisk forsvarlige betragtninger. Det vil vi altså lade teknikken udarbejde for os, og jeg tror, det kan lykkes.

Må jeg så slutte med at sige, at i Socialdemokratiet er vi enige om, at tiden nu er inde til at træffe en beslutning om bygning af en fast for-

bindelse over Øresund mellem København og Malmø. Samtidig med, at vi går ind for en sådan beslutning, er det nødvendigt, at vi får udbygget elektrificeringen mellem Odense og Padborg og mellem Padborg og Hamborg. Jeg har da også bemærket af referatet fra ministermødet i dag, at statsministeren har nøjagtig den samme holdning, som vi har her, og det er vi da kun taknemmelige og glade for.

Vi mener, at det fornødne grundlag, både miljømæssigt, teknisk og økonomisk for at træffe en sådan beslutning er til stede nu, og at det er nødvendigt, at vi træffer denne beslutning, såfremt Danmark ikke skal efterlades som et appendiks, en blindtarm stikkende ud fra Europa, hvor al trafik ville gå udenom til skade for den fremtidige udvikling i Danmark. Derfor er vi i Socialdemokratiet klar til at træffe beslutningen om en fast forbindelse mellem Danmark og Sverige nu. Og det gør vi med alle mulige hensyn til miljø, de tekniske udformninger og samfundsøkonomien.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Der kunne være noget i den socialdemokratiske ordførers fremstilling, der kunne få én til at tro, at Socialdemokratiet tror, at demokrati og folkestyre i Danmark er det samme som internt medlemsdemokrati i Socialdemokratiet. Jeg vil gerne sige, at sådan opfatter vi det ikke.

Jeg synes, det ville være vigtigt her fra begyndelsen af debatten at få en afgørende ting at vide af Socialdemokratiet. Hvorfor har Socialdemokratiet ikke ønsket, at der til grund for beslutningen i Folketinget, til grund for en offentlig debat om denne sag skulle ligge et alternativ, der hedder en boret tunnel til jernbanen? Og hvorfor har Socialdemokratiet accepteret, at det grundlag, som regeringen har fremlagt, og som hr. J. K. Hansen fandt tilfredsstillende, kun sammenligner med den eksisterende tilstand og aldrig sammenligner med den Brundtlandske rigtige løsning, nemlig en boret jernbanetunnel?

(Kort bemærkning).

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

Vi har ønsket denne debat i dag, for at vi kan diskutere og debattere disse ting i Folketinget, men jeg nævnte i min ordførertale, at vi har et

[J. K. Hansen]

grundlag i en række rapporter. Jeg har nævnt 1985-rapporten, jeg har nævnt 1987-rapporten, jeg har nævnt 1989-rapporten. Og specielt 1989-rapporten finder frem til, at det økonomiske grundlag, den økonomiske mulighed for at drive en boret jernbanetunnel ikke er til stede.

Så må jeg også sige – og det tror jeg i øvrigt også andre vil komme ind på, også mit partis ordfører – at en boret jernbanetunnel bestemt ikke løser de miljømæssige problemer på landsiden, som hr. Gade måske oven i købet ønsker løst.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg synes, at det er afgørende for demokratiet i beslutningsprocessen, at der ligger alternativer på bordet, og jeg forstår nu på Socialdemokratiets ordfører, at man mener, at der ligger et alternativ på bordet, at den borede tunnel sådan set er afklaret, og at vi allerede for lang tid siden har fundet ud af, at vi ikke kunne få økonomien til at hænge sammen i det. Skal jeg forstå Socialdemokratiets melding sådan? Vi får jo senere i debatten lejlighed til at gå nærmere ind i økonomien, for det er jo et stort, stort spørgsmål i det forslag, Socialdemokratiet har aftalt med regeringen.

På miljø siden blev jeg bare forvirret af det, hr. J. K. Hansen sagde, men det må vi komme tilbage til.

**Løvig Simonsen (S):**

Debatten i dag om den faste Øresundsforbindelse er væsentlig ikke mindst i forbindelse med en klarlæggelse af løsningsmulighederne, af miljøproblemerne og de afvejninger og undersøgelser, der er og fortsat skal foretages.

Lad mig til at begynde med slå følgende fast: Uanset hvilken form for en fast Øresundsforbindelse man vælger, vil der være varige påvirkninger af miljøet. Miljøhensyn koster penge. Det erkender vi alle, når vi betaler for rensning af vort spildevand, eller når vi betaler for renovationsafgift. Det er brugeren, der betaler, således også når det drejer sig om Øresundsforbindelsen.

Dernæst er det vigtigt at fastslå, at Socialdemokraterne siden hovedbestyrelsesmødet den 7. april 1990 og selvfølgelig også i forhandlinger med regeringen har fastholdt, at forbindelsen skal være miljømæssigt forsvarlig. Det er

blandt andet årsagen til, at vi har fået indføjet en miljøklausul i den aftale, som den danske regering er ved at færdigforhandle med den svenske regering. Det er erfaringer fra Storebælt, der nu udmøntes i den kommende Øresundsaf-tale, fordi vi ved, at i forbindelse med fastlæggelse af den endelige linieføring er der en række miljøhensyn, der skal afklares for at gøre forbindelsen så miljøvenlig som mulig, også når det drejer sig om nærmiljøet. Det er derfor tilfredsstillende, at miljøministeren så prompte reagerede på vor tilkendegivelse i forbindelse med de af Det Fri Aktuelt rejste problemer vedrørende udgravninger i Storebælt. Miljøministeren får også lejlighed til at uddybe sin tilkendegivelse under det indkaldte samråd i Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg på torsdag.

Endvidere er det vigtigt at fastslå, at Socialdemokraterne har taget stilling til miljøproblemerne på baggrund af den rapport, som er udarbejdet af regeringen, og som regeringen har ansvaret for, og jeg vil gerne i dag, for at der ikke skal opstå myter herom, bede miljøministeren eller trafikministeren bekræfte, at der er overensstemmelse mellem den udarbejdede rapport og de delrapporter, der ligger til grund for den offentliggjorte rapports beskrivelser af de indvirkninger, etableringen af forbindelsen har på miljøet af såvel midlertidig som varig karakter, og det drejer sig naturligvis også om de talstørrelser, der er angivet i rapporten.

Endelig vil jeg gerne tilkendegive, at det er og var Socialdemokratiets opfattelse, at den omtalte rapport skulle være offentliggjort i et tilstrækkeligt antal mandag den 4. marts i forbindelse med orienteringsmødet for folketingsmedlemmer m.fl. valgt for Socialdemokratiet i hovedstadsområdet.

Jeg skal herefter gå over til at kommentere nogle væsentlige problemstillinger vedrørende miljøet i forbindelse med etableringen af den faste Øresundsforbindelse. For det første er der de hensyn, der skal tages til Østersøen generelt, først og fremmest hensynet til salt- og iltindholdet i Østersøen. Når det drejer sig om saltindholdet og de udsving, en fast forbindelse kan medføre, fremgår det af rapporten, at man har beregnet en nedgang fra de nuværende 7,00 promille til 6,97-6,98 promille, altså en nedsættelse på 0,02-0,03 promille. Det fremgår også af rapporten – jeg tillader mig at citere fra side 52:

[Løvig Simonsen]

»Sejlrendeudbygning giver uændret saltbalance i Østersøen, men en lidt ændret vandudveksling gennem Øresund og en reduktion af ilttilførslen til Østersøen.

Ved sejlrendeafgravning skal der afgraves 1,3 mio. m<sup>3</sup> i Øresund. Sedimentationen fra det materiale, der spredes uden for arbejdsområdet, vil give anledning til en pålejring, der er væsentlig mindre end 1-2 centimeter.«

Dette citat skal sammenholdes med skemaet på side 53, hvoraf det fremgår, at en sådan afgravning vil medføre uændret saltindhold i det øverste lag, men øget saltindhold i de nedre lag med 0,01-0,02 promille, samt øge skillelagsstabiliteten med 0,12-0,15 pct. Såfremt det bliver nødvendigt også at sikre uændret ilttilførsel, bliver der tale om væsentlig større afgravninger, men her vil jeg gerne gøre opmærksom på, at et stort flertal for 14 dage siden vedtog en dagsorden stillet af SF, der strammede den indsats op, der skal ydes inden for Østersøkonventionens rammer for at bekæmpe forurening af den menneskeskabte forurening i Østersøen, og jeg vil her tillade mig at citere, som jeg også gjorde under debatten for 14 dage siden, hvad den daværende miljøminister i 1986 svarede på et spørgsmål om, hvad udsigterne for den biologiske tilstand i Østersøen på kortere og længere sigt er.

Miljøministeren svarede, jeg citerer:

»Sammenfattende kan det derfor siges, at udsigterne for Østersøens biologiske tilstand på kort sigt fortsat er betænkelig, idet de enkelte lyspunkter, f.eks. reduktionen af DDT-forureningen, opvejes af fortsatte forværringer bl.a. af næringssaltsituationen og den ukendte virkning af de mange stoffer, der stadig udledes til Østersøen.

På lang sigt kan udsigterne siges at være mere positive, såfremt Østersølandenes samarbejde til beskyttelse af Østersøen kan styrkes endnu mere.«

Og det var jo just det, vi gjorde.

Det er indlysende, at det, det drejer sig om, er at minimere miljøpåvirkninger af såvel nærsom fjernmiljøet. Derfor er der heller ikke taget endelig stilling til udformningen af den kunstige ø, for der skal stadig arbejdes med, hvad der kan gøres for at mindske ændringen i vandgenemstrømningen, for disse ændringer vil komme miljøet til gode, f.eks. i form af mindre kompensationsafgravninger, og måske kan disse

endda helt undgås. Det er derfor, Socialdemokratiet har fået indføjet den meget omtalte miljøklausul, så der fortsat kan arbejdes med at minimere miljøpåvirkningen i såvel Østersøen som i Øresund.

Men én ting står fast – og her er miljøministeren også enig med os – nemlig at de nødvendige afgravninger skal foretages så skånsomt som muligt og med så lidt sedimentspild som muligt. Det var i hvert fald, hvad der blev tilkendegivet i sidste uge i samrådet.

For det andet skal jeg beskæftige mig med nærmiljøets plante- og dyreliv. Jeg vil tillade mig igen at henvise til rapportens egen vurdering desangående på side 48, hvoraf det fremgår, at med den graveaktivitet, der er forudsat i beregningerne, vil der i hovedparten af nærområdet ikke være varige effekter på ålegræs og makroalger, samt at opfyldningerne ved Kastrop og Saltholm vil ødelægge et område på 2,7 km<sup>2</sup> ålegræs, og at opførelse af en kunstig ø vil tildække et areal på 2,9 km<sup>2</sup>. Derudover forventes ingen varige effekter på bundfaunaen. Etableringen af den faste forbindelse påregnes at medføre en reduktion af bestanden af fældende svaner. En linjeføring igennem fuglebeskyttelsesområdet vil indebære en vis forringelse af dette område som følge af forstyrrelse af fuglelivet, og anlægget af en kunstig ø vil medføre større risiko for en indvandring og etablering af rotte- og rævebestande på Saltholm. Arbejdet med den faste forbindelse forventes at have en så forstyrrende effekt på områdets sælbestand, at denne sandsynligvis vil forsvinde og ikke efterfølgende blive genetableret.

Jeg har her beskæftiget mig med de varige virkninger, der naturligvis ikke er ønskværdige. Men de varige virkninger skal ses i forhold til områdets øvrige muligheder for fouragering for de mange forskellige fuglearter, som bevares omkring Saltholm.

Som det tredje væsentlige område vil jeg omtale støj- og luftforureningen ved landanlæggene. Det er klart for enhver, at når man personlig bliver berørt af etableringen af et sådant trafik anlæg, hjælper alverdens gode argumenter ikke. Men jeg vil alligevel gerne fastslå, at der ved nedgravning og afskærmning af trafikkorridoren er taget store hensyn for at begrænse bl.a. støjgenerne, således at anlægget overalt overholder Miljøstyrelsens krav.

**[Løvig Simonsen]**

Jeg erkender, at det for de berørte familier måske ikke er tilfredsstillende, og derfor vil jeg også gerne i dag give tilsagn om, at vi arbejder videre for at se, om vi ikke kan finde løsninger, der er mere acceptable, også økonomisk. Men alt andet lige er landanlæggenes udformning en forbedring, både for mange beboere på Amager og i Københavnsområdet.

Denne udvikling forudsætter, at trafikprognoserne holder. Og selv de sidste nye tal rokker ikke ved, at den kombinerede forbindelse er miljømæssigt bedre, end en fortsat færgedrift vil være. Det rokker heller ikke ved den kendsgerning, at vi ønsker så meget som muligt af godstransporten over på skinner. Det er bl.a. et af formålene med at etablere denne forbindelse. Det har vi tilkendegivet lige fra det øjeblik, vi offentliggjorde vor beslutning herom. Og en sådan udvikling er vi jo selv i stand til at styre igennem takstpolitikken. Så modstandernes skræmmebillede vil jeg hermed gerne afvise.

Endelig skal jeg gøre opmærksom på, at debatten om miljøet og Øresundsforbindelsen naturligvis ikke er slut med debatten i dag. Den vil, som det har vist sig med Storebælt, løbe under hele beslutnings- og anlægsfasen. Lad mig blot henvise til, at miljørapporten efter opfordring herom og i enighed med miljøministeren bliver forelagt Østersøkonventionslandene – så får vi også deres udtalelser og henstillinger, som der skal tages stilling til – ligesom rapporten også opfylder EF's VVM-direktiv. Også herfra vil der komme tilkendegivelser. Og jeg er overbevist om, at der også vil komme forslag fra en lang række organisationer og institutioner såvel som fra enkeltpersoner og grupper til miljøforbedring af den kombinerede forbindelse.

Jeg tror, at der hen ad vejen vil blive tale om en fornyet dialog, der vil gøre forbindelsen så miljøvenlig som muligt. Det er i hvert fald det, som vi i Socialdemokratiet lægger op til. Efter vor opfattelse har vi et godt grundlag at arbejde videre med, der sikrer, at vi får den miljøforvarlige forbindelse, som vi har lagt op til med vores beslutning, og som vi naturligvis også er garanten for.

Derfor vil jeg gerne på vegne af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre og CD stille følgende:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

»Det Folketinget konstaterer, at en fast forbindelse mellem København og Malmø vil

styrke det kulturelle og økonomiske samarbejde mellem Danmark og Sverige, vil knytte Norden tættere til det øvrige Europa og vil sætte nyt liv i Øresundsregionen, opfordres regeringen til at indgå aftale med Sverige om en fast forbindelse for jernbane- og vejtrafik mellem København og Malmø.

Ved anlægget af den faste forbindelse skal det sikres:

- at der samlet sker en forbedring af miljøet i hovedstadsområdet,
- at de miljømæssige belastninger – såvel midlertidige som varige – mindskes mest muligt både i Østersøen og i Øresund samt ved etablering af landanlæggenes,
- at de samlede omkostninger ved anlæg og drift af forbindelsen dækkes ved afgifter på trafikken, og at der ikke påføres staten nye udgifter,
- at takstpolitikken som forudsat begunstiger den kollektive trafik, og
- at anlægget ejes og styres af de to stater.

Herefter går Tinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 12).

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette dagsordensforslag indgår nu i forhandlingen.

**Åagaard (KF):**

Jeg vil gerne indlede med at slå fast, at vi i Det Konservative Folkeparti ser aftalen om bygningen af en fast kombineret vej- og togforbindelse over Øresund som ikke blot en stor fordel på en lang række områder for Hovedstadsområdet, men for hele vort samfund.

Med beslutningen her i Tinget i 1987 om den faste forbindelse over Storebælt og aftalen i år om en fast forbindelse over Øresund får vi realiseret to mangeårige ønsker: at binde Danmark sammen ved Storebælt og at forbinde det øvrige Norden til Danmark rent fysisk gennem den faste Øresundsforbindelse.

Netop det nordiske perspektiv, der ligger i den faste forbindelse over Øresund, vurderer vi højt. Der er for os ingen tvivl om, at de forøgede muligheder, en fast forbindelse vil åbne for på det folkelige, det handelsmæssige og det kulturelle område, kun kan styrke de økonomiske vækstmuligheder, primært i hovedstadsområ-



[Aagaard]

det. Men hele Danmark kan få glæde af den letelse, en fast forbindelse giver vore nordiske venner rent transportmæssigt.

Handelsmæssigt vil de faste forbindelser betyde forbedrede muligheder for at øge en i forvejen stor eksport til bl.a. Sverige og betyde store tidsmæssige og økonomiske besparelser for vore eksporterende virksomheder. Vi føler os overbevist om, at hovedstadsområdet detailhandel vil opleve en såvel handelsmæssig som økonomisk opblomstring, som vil gøre vor hovedstad endnu mere spændende og tillokkende at handle i. Flere kunder, flere gæster og flere turister skal nok vise sig også at blive et aktiv for hele det kulturelle område; vore teatre, vort musik- og idrætsliv får yderligere muligheder for at profilere vor hovedstad.

Der er heller ikke for os tvivl om, at en Øresundsbro vil være med til at sikre Københavnsområdet som et af Europas centrale trafikknudepunkter, ikke mindst med den tiltrækningskraft, Københavns Lufthavn vil have på passagerer fra og til Sydsverige. Alt i alt er der så mange gode, positive og fremadrettede muligheder i en fast forbindelse over Øresund, at vi slet ikke mere vil beskæftige os med tanken om ikke at realisere dette projekt med den store politiske opbakning, projektet har fået både herhjemme og i Sverige.

Jeg skal tilføje, at vi heller ikke ser bort fra de store muligheder, hovedstadsområdet får som et naturligt bindeled mellem Skandinavien og hele det store europæiske marked for at skabe et vækstcenter, som helt givet også vil få stor handelsmæssig interesse for de nye demokrati-er i Østeuropa.

Når dette er sagt, betyder det ikke, at vi lukker øjnene for den lange række af udfordringer og problemer, der skal løses i forbindelse med, at projektet realiseres. Behandlingen af de forskellige anlægslove vil give rig lejlighed for at gå i detaljer hermed. Det gælder såvel linieføringen fra kyst til kyst som landanlægget. Det gælder miljøforholdene primært for borgerne i hovedstadsområdet, men også naturen, Øresund som Østersøen, og det gælder økonomien i hele projektet.

Men alle tre forhold har ministeren allerede grundigt omtalt, hvorfor jeg skal indskrænke mig til nogle få supplerende bemærkninger. Vi er ikke i Det Konservative Folkeparti spor i tvivl om, at en så stor trafikalt hovedåre, som der

her er tale om, selvfølgelig vil præge forholdene på Amager, nøjagtigt som det gjorde, da for-gængere herinde traf beslutningen om placering af Københavns Lufthavn i Kastrup. Hensynet til almenvellet vil betyde, at nogle familier må forlade det hjem, som har været rammen om et familieliv. Vi erkender, at selv ikke nok så stor en erstatning til køb af ny bolig fuldt ud kan opveje det, man mister, men vi må blot konstatere, at langt de fleste politiske beslutninger berører danske borgere, og demokratiet vil få helt umulige vilkår, såfremt hensynet til den enkelte prioriteres højere end hensynet til almenvellet.

Om miljøet den bemærkning, at vi føler os helt overbevist om på baggrund af de miljøundersøgelser, der allerede foreligger, at det vil være muligt at finde en forsvarlig løsning både for befolkningen på Amager og for havmiljøet.

Ser vi på støjforholdene, er det en kendsgerning, at ingen strækning igennem Tårnby vil få en støjbelastning, der overstiger 55 decibel. Det sker ved etablering af støjtæppe, og på en vis strækning bliver der yderligere tale om overdækning af den 5-6 m dybe udgravning, som rummer både motorvej og jernbanelinie. Det er også en kendsgerning, at luftforureningen omkring Øresund vil blive begrænset væsentligt ved indskrænkningen af den tætte færgefart, som vi kender i dag.

Om havmiljøet kun den bemærkning, at vi bakker op omkring de fortsatte undersøgelser med henblik på at reducere virkningerne af bro- og tunnelbyggeriet på vandmiljøet i Øresund og Østersøen til det minimale.

Med hensyn til det økonomiske kan vi helt og holdent tilslutte os synspunktet og aftalen om, at det er brugerne og ikke skatteyderne, der skal finansiere investeringerne; ingen skatteyderkroner skal bruges på dette projekt, hverken til lands eller til vands.

Med disse bemærkninger skal jeg på Det Konservative Folkepartis vegne anbefale, at man stemmer for den foreslåede dagsorden.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Nu ved jeg jo, at Det Konservative Folkepartis ordfører har en fortid og vel også en nutid i det private erhvervsliv, og da ordføreren var så tryk ved økonomien i det, der var fremlagt, vil jeg gerne høre fra ordføreren, hvad der egentlig

[Gade]

er fremlagt. Der står jo ingenting om økonomien i rapporten. Jeg har ikke kunnet finde det.

Jeg har forstået på hr. J. K. Hansen, at der var nogle tal fra 1989, og dem kommer vi tilbage til. Og så hørte jeg nogle tal fra trafikministeren i dag, og dem fik jeg indtryk af at trafikministeren havde fra den dér håndskrevne seddel, havde jeg nær sagt. Det er det sjusk, som Det Konservative Folkeparti tager stilling på baggrund af.

Jeg vil gerne spørge hr. Aagaard: Hvis det var din – undskyld, det ærede medlems – private forretning og det ærede medlem skulle tage stilling til, om han ville gå ind i denne virksomhed, mener hr. Aagaard så, at det er tilstrækkelig belyst til at tage stilling?

Og et opfølgningsspørgsmål: Når Det Konservative Folkeparti siger, at skatteyderne ikke skal betale, så tror jeg da, at vi alle sammen er enige om, at der ingen statsgaranti skal være i det her; eller er vi ikke enige om det?

**Formanden:**

Det er såmænd ikke nødvendigt at sige det ærede medlem; det rækker med navnet med hr. eller fru foran.

(Kort bemærkning).

**Aagaard (KF):**

Må jeg sige til hr. Gade, at jeg som erhvervsmand i hvert fald ikke ville være tilfreds, såfremt det udelukkende var en jernbaneforbindelse, man drøftede. Men det, der er tale om, er en kombineret vej- og togforbindelse, og med de beregninger, der foreligger på nuværende tidspunkt over anlægsprisen fra kyst til kyst, og de beregninger, der foreligger over prisen på landanlægget, føler jeg mig overbevist om, at der også rent forretningsmæssigt vil vise sig at være tale om en særdeles god investering både samfundsøkonomisk og for dem, der skal benytte både bro- og togforbindelserne fremover.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Nu sagde hr. Aagaard, at han som erhvervsmand ikke ville være tilfreds med beregningerne, hvis det kun drejede sig om en togforbindelse. Vil det sige, at hr. Aagaard er mere tryk ved, at det nu er til både biler og tog og det altså er en endnu større investering, det drejer sig om?

Mener hr. Aagaard, at det er mere betryggende, jo større det er? Altså mener man, at det så er helt uoverskueligt, eller hvordan skulle det forstås?

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg takker for svaret fra hr. Aagaard. Jeg kan høre, at Det Konservative Folkeparti bygger en så væsentlig økonomisk beslutning på det, som hr. Aagaard kaldte overbevisning, og det er måske betryggende nok i en politisk sammenhæng, hvor man overvejer at etablere et sugerør i statskassen – for det er jo det, det her handler om.

Men jeg gætter på, at hr. Aagaard, da vi for nogle år siden mødtes i Føtex i Silkeborg og det var Føtex, det drejede sig om, ikke tog beslutning om Føtex' fremtid bare på grundlag af overbevisning.

**Svend Heiselberg (V):**

Når man som jeg kommer fra den anden ende af landet, så kan jeg ikke lade være med at glæde mig på hovedstadens vegne over den aftale, som det nu ser ud til at man kan føre ud i livet. Det betyder, at vi knytter Norden tættere sammen, at vi med det faste anlæg over Øresund indretter os på det udvidede Europa og knytter det nye Europa tættere sammen. Vi, som føler nær tilknytning til Norden, kan kun hilse dette initiativ velkommen.

Desuden synes jeg, der er grund til at takke trafikministeren for en fyldestgørende besvarelse af forespørgslen. Ministerens besvarelse må have belært de politikere, som udtaler sig om, at beslutningen om den faste forbindelse over Øresund skulle være taget hen over hovedet på de mennesker, det drejer sig om, om, at der intet hold er i den påstand. Den faste forbindelse har da også tidligere været behandlet her i det høje Ting.

Men når det er sagt, synes jeg også, at der er grund til at fremhæve det første resultat af Initiativrådets arbejde om hovedstadsområdet erhvervsudvikling. Ønsker vi erhvervsudvikling i hovedstadsområdet, kan det ikke ske uden investeringer og uden gener i byggefasen, selv om begge dele er begrænsede. I de sidste mange år er erhvervsudviklingen flyttet vestpå, og det er de ikke kedede af i Jylland, men i Vesten vil vi gerne medvirke til, at hovedstadsområdet får en fornyet chance.

[Svend Heiselberg]

Ved forespørgselsdebatten om hovedstaden den 20. marts 1990 sagde Venstres ordfører, hr. Ivar Hansen, hvad jeg gerne vil gentage: Venstre ønsker at få gang i de slumrende kræfter, der gerne ville virke i København, hvis de bare kunne få lov, at få taget initiativer, der kan gøre København til en international by på mange områder, også hvad angår forskning, uddannelse, kongresser, kultur og turisme. Venstre ønsker at få taget initiativ til at sikre, at hovedstaden i fremtiden kan udnytte de uanede muligheder, der eksisterer på grund af placeringen ved porten til Norden, Vesteuropa og det nye Østeuropa. Venstre ønsker at få en knudret og langsommelig planlægning og et stadig knop-skydende bureaukrati effektiviseret og reduceret til det mindst mulige. Og Venstre ønsker at få den negative udvikling vendt, som siden 1970 har mere end halveret industribeskæftigelsen i København.

Lad mig så tilføje, at med den forventede endelige aftale med den svenske regering har vi åbnet mulighed for, at vi kan imødekome intentionerne, der lå bag Initiativrådets arbejde om hovedstadsområdets erhvervsudvikling. Det er en stor investering, der her er tale om, men statens bidrag vil under de nu aftalte forudsætninger alene være at stille en garanti for lånene. I Venstre er vi tilfredse med finansieringsformen, således at investeringer hverken i vand anlægget eller landanlægget vil lægge hindringer i vejen for andre investeringer i Danmark, men vi vil i Venstre været meget opmærksomme på, at de økonomiske forudsætninger for projektet er til stede. Lad mig sige, at vi efter trafikministerens oplysninger indtil videre ikke har grund til at tro andet.

Noget, som helt naturligt optager os alle, er de miljømæssige forhold, og her er der jo både fra svensk, men ikke mindst fra dansk side interesse for og krav om, at alle rimelige miljøhensyn skal tages. Jeg vil ikke diskutere alle de påstande, der fremkommer fra ofte forudindtagne organisationer og enkeltpersoner. Der er organisationer, som tror, at de varetager deres medlemmers interesse bedst ved, at de altid forsøger at male et skræmmende billede i stedet for at gå konstruktivt ind i en debat, hvor man ikke blot ser ensidigt på problemerne.

Jeg forstår godt, at der er mange mennesker i det nære område, som bliver berørt af landanlægget, som naturligvis følger problemerne ved

en fast forbindelse over Øresund med, hvad der er en meget forståelig interesse. Det vil være forkert at benægte, at nogle familier berøres.

Politikernes opgave er at vurdere projektet ud fra både miljømæssige og økonomiske aspekter. Miljøhensyn koster desværre, og en balance imellem de to hensyn er nødvendig. Vi må afveje både fordele og ulemper ved projektet, og jeg vil gerne sige, at vi vurderer det således, at der her er tilbud om en lang række fordele, som næsten ingen får problemer med efter projektets færdiggørelse.

Venstre er selvsagt indstillet på under det videre arbejde at vurdere eventuelle nye problemer, som måtte komme frem, f.eks. som det har været nævnt af viceborgmesteren i Dragør, Morten Dreyer, at der vil være risiko for oversvømmelse. Det er ting, som vi naturligvis vil have nøje belyst. I øvrigt vil vi støtte os til de kyndige folk, som skal arbejde videre med forslaget, inden den endelige beslutning skal træffes.

Fra Venstres side vil vi som sagt anbefale, at der indgås en aftale med Sverige, og Venstre støtter dagsordenen, som er foreslået her i dag.

**Gade (SF):**

Øresundsbroen er en gammel drøm, skrev miljøministeren i Politiken forleden, og hvis det er regeringens synspunkt, hvis det er Socialdemokratiets, og hvis det er CD's, må man spørge, hvorfor de samme partier så gør den drøm til noget, der ligner et mareridt.

Demokratiske spilleregler sættes ud på et sidespor, endog efter at Socialdemokratiets formand, hr. Svend Auken, for kun tre måneder siden erklærede, at fra nu af ville Socialdemokratiet ikke mere forhandle med regeringen bag lukkede døre, alt skulle i salen.

Hvornår kom det så i salen? Ja, i dag, efter at regeringen og Socialdemokratiet med motorvejspartiet CD som bisidder allerede har taget beslutningen, uden at Folketinget har haft chancen for at sætte sig ind i problemerne – rapporten fik vi jo først efter, at beslutningen var taget i Socialdemokratiet, og det gjorde Socialdemokratiets folketingsmedlemmer vist også – uden at befolkningen har haft chancen, og uden at de særligt berørte, beboerne på Amager, har haft chancen.

En sådan fremgangsmåde er totalt i modstrid med SF's synspunkter, og jeg kan forsikre Soci-

[Gade]

aldemokratiet om, at det ikke bliver på den måde, der skal samarbejdes, når vi forhåbentlig sammen skal erstatte KV-regeringen med en alternativ politik med et andet indhold. Derfor kræver vi en folkeafstemning, hvis et flertal vil tvinge en lovgivning igennem; men endnu har Folketinget jo chancen for at ændre synspunkt og blive klogere.

Miljøet bliver sorteper. Regeringens rapport siger klart, at der sker miljøforringelser, og det er da bedre end ved Storebælt, hvor man påstod at løsningen var miljøneutral. Der bliver forringelser enten i Østersøen eller Øresund. Dertil kommer stor usikkerhed. Regeringen bruger den samme model for vandgennemstrømning, som er stærkt anfægtet på Storebælt, dvs. der er betydelig risiko for større problemer f.eks. i Køge Bugt. Kan modellen overhovedet anvendes i Øresund?

Center for Alternativ Samfundsanalyse påpeger, at der er modstrid mellem trafikministerens rapport og baggrundsrapporten om vandgennemstrømning. I Østersøkommissionen siger man, at Østersøens problem er fortsat fald i saltholdigheden, direkte i modstrid med, hvad rapporten har sagt, og jeg tror rent faktisk mere på forskerpanelet. Endvidere er der uenighed mellem svenske og danske eksperter om saltindflydningen gennem Øresund. Der er altså meget stor usikkerhed oven i, at vi på forhånd ved, at der sker miljøforringelser.

Men det er spændende ved dette projekt, at det er, som om man har lært noget om markedsføring. Det bliver markedsført, som om det er miljøvenligt, fordi man sammenligner med en færgedrift, som man behændigt regner med fortsat vil forurene stort set lige meget de næste 20 år – næsten uden teknologiske forandringer – selv om der internationalt forhandles om kraftige forbedringer af færgedrift og skibsfart på miljøsidens allerede inden år 2000; men dem kender ministeren måske ikke noget til? Det er da også muligt allerede i morgen at indføre skærpede krav til kvaliteten af det brændsel, der anvendes. Man mærker hensigten og bliver bekymret for demokratiet.

Endnu værre er, at der slet ikke er sammenlignet med alternativet, en boret tunnel til jernbane og biltog. Her kan miljøproblemerne i Øresund og Østersøen helt undgås, og den prop, der bliver sat i trafikken fra Sverige til Danmark, vil føre til, at de nordiske lande kom-

mer på omdrejningshøjde med de bestræbelser, der er i fuld gang f.eks. i Tyskland for at få gods over på skinner og for at mindske trafikbelastningen.

I et sådant alternativ kunne Storkøbenhavn få chancen for at opbygge et kollektivt trafiksystem, der virkelig ville kunne tiltrække arbejdspladser og mennesker i fremtiden. Den mulighed er end ikke undersøgt, og vi fik det bekræftet af Socialdemokratiets ordfører før, at Socialdemokratiet ikke har villet tage det ind. Det er jo den eneste model, der bygger på Brundtlandbegrebet: både bæredygtig, økologisk og udvikling.

Vores synspunkt er jo ikke, at København skal sættes i stå. Vores synspunkt er ikke, at alt skal være, som det var i gamle dage. Vores synspunkt er, at vi vil have en boret tunnel og de fordele, som der tales så meget om, om København, der kan blive til et center i Nordeuropa. Ja, hvorfor skulle den ikke kunne blive det med en boret tunnel til jernbanedrift?

Det har oven i købet den fordel, at det er moderne, at det ikke er gammeldags teknologi, vi anvender, og at vi anvender ren teknologi – det er brundtlandsk. Jeg spørger partierne bag dagsordenen: Hvorfor vælger I beskidt teknologi, når I havde mulighed for at vælge ren teknologi?

Miljøministeren har kaldt broløsningen for økologisk og økonomisk bæredygtig i en artikel i Politiken. Jeg håber, ministeren fortryder, ellers vil jeg bede ministeren komme op og forklare det. Nu står vi måske ved afsløringen af, at regeringen og Socialdemokratiet ikke har forstået et klap – for at sige det populært – af, hvad bæredygtig udvikling er for noget.

Hr. Lykketoft har sagt, at broen giver flere arbejdspladser end tunnelen. Må jeg få en forklaring? Må jeg få det forklaret her fra talerstolen?

Rapporten får luftforurening til at blive et lille bitte problem, fordi der jo snydes lidt med tallene, eller hvad det nu er, man gør. Hvorfor vil regeringen, Socialdemokratiet og CD bygge en 4-sporet motorvej til en årstrafik på mellem 6.000 og 9.000 personbiler?

Jeg kiggede lidt i tabellen og regnede det ud som 6 pr. minut, og det svarer til, at nu kører den første bil over ... (Pause). Nu kører den næste ... (Pause). Nu kører den tredje ... (Pause). Og nu den fjerde. Er der nogen, der tror på det? Hvorfor bygger man 4-sporede motorveje til sådan en trafik?

[Gade]

Det passer naturligvis ikke, og vi må have sandheden frem i dag, hr. trafikminister. Hvor stor bliver trafikken? Det er det ene spørgsmål. Hvis trafikken kun er mellem 6.000 og 9.000 eller 10.000 eller 12.000 biler, hvorfor så ikke en 2-sporet vej? Hvorfor så en 4-sporet vej?

Er det rigtigt, at der forhandles med svenskerne, fordi svenskerne ønsker, at man kan sætte prisen for overfart ned for derved at få flere biler over, sådan at man kan udnytte de fire spor? Er det rigtigt, at svenskerne ønsker det? Det vil jeg gerne have på bordet i dag. Hvis det er på banen fra svensk side, så kan man ikke sige, at de er dumme, svenskerne, vel? Man kan kun sige, at de tager konsekvensen af, at man bygger fire spor.

Men hvor er troværdigheden af de partier, der går og siger, at vi skal bygge en motorvej over Øresund, men der må ikke køre nogen biler på den? Det tror vi ikke på, og det kommer ikke til at holde, og derfor siger jeg det også så stærkt her.

Så kommer jeg til økonomien, og den er knyttet til denne problemstilling. Hvorfor er der ingen tal, som jeg var inde på før? Der er jo ingen tal. Den konservative ordfører bekræftede det jo her fra talerstolen, og trafikministeren bekræftede det også i sine forsøg på en lidt forpusket beregning.

Hvis regeringen er troværdig, når den siger, at skatteyderne ikke skal betale en krone, så går trafikministeren herop i dag og siger: Derfor skal der ingen statsgaranti være, vi fjerner sugerøret i statskassen, for det er jo det, man er enige om at lave.

Kan der overhovedet være økonomi i dette projekt, hvis der ikke kommer nogle flere biler over? Kan der være økonomi i projektet, før der kommer nogle flere lastbiltyg ned igennem? Det tror jeg ikke der kan, og ellers er der et sugerør i statskassen. Troværdigheden er ikke til stede.

Vi mener, at løsningen med usvigelig sikkerhed fører til mere lastbilgodstrafik, mere tung trafik, ned gennem Danmark, og det, som Danmark så kommer til at stå frem i Europa og sige, er, at vi vælger beskidt teknologi i stedet for ren teknologi, vi vælger miljøforringelser for Øresund og Østersøen, som kan give problemer for de andre Østersølande, vi vælger forringelser for fiskeriet, og vi vælger forringelser for menneskene på Amager. Og samtidig ved vi, at der

er et alternativ, som man kunne have valgt, som ikke giver de forringelser, men som er fremadrettet og giver forbedringer.

Er der stadig håb for fornuften, så stemmer Folketinget for følgende dagsorden, som jeg fremsætter på vegne af Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti samt SF:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

»Folketinget pålægger regeringen – før beslutningen om en fast forbindelse over Øresund tages – at sikre,

- at de totale økonomiske og miljømæssige konsekvenser af forskellige alternativer, herunder en boret jernbanetunnel, er fuldt belyst, og
- at Folketinget og befolkningen har haft reel mulighed for at diskutere og vurdere konsekvenserne af en fast forbindelse.

Tinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 13).

Jeg appellerer til, at der er så meget fornuft tilbage i denne sal, at denne dagsorden kan blive vedtaget.

**Formanden:**

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

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Jeg skal ikke bebrejde hr. Gade, at han ikke med de 10 minutter kan komme ind på en længere debat om den forbindelse, der er valgt, ud fra de synspunkter, som SF hidtil har gjort gældende, også når det drejede sig om Storebæltsforbindelsen, men jeg vil alligevel bede hr. Gade om at komme med nogle kommentarer, når det drejer sig om Østersøen.

Er det ikke korrekt, som jeg citerede i min ordførertale, og som vi tidligere har diskuteret under Østersødebatten, at det virkelige problem i Østersøen er den menneskeskabte forurening, som vi er enige om at der skal tages fat på ved forenede kræfter, også ved en opstramning af de regler, vi har fastsat, og de midler, der skal til? Det er det, der skal til for at sikre en bedre økologi i Østersøen, og det er ikke et spørgsmål om Øresundsbroen. Det kan det væ-

**[Løvig Simonsen]**

re for øjeblikket, men ikke når vi kommer i gang med de rigtige tiltag.

Når vi taler om iltproblemerne og saltproblemerne, vil jeg gerne have hr. Gade til at svare på, om det ikke er korrekt, at de tal, som rapporten kommer med, hvis vi foretager den mindre udgravning, der svarer til 1/6 af den udgravning, der er foretaget på Storebælt, og som skal foretages mest skånsomt, betyder, at der sikres et uændret saltindhold i Østersøen, både når det drejer sig om Bornholmerdybet og omkring Gotland, og at det faktisk oven i købet vil forøge saltindholdet i de nedre lag.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg vil svare hr. Løvig Simonsen på de to spørgsmål. Det første gjaldt, om Østersøens problem ikke først og fremmest er forureningen. Jo, det er først og fremmest Østersøens problem, herunder i høj grad næringssaltforureningen.

Tilbage står, at Socialdemokratiet skal forklare, hvorfor man vil prioritere på den måde, at man vil øge risikoen i et meget sårbart miljø som Østersøen ved at bygge, som det er foreslået her. Hvorfor vil man løbe den risiko? Det her handler jo om en øget risiko i et miljø, som i forvejen er meget sårbart, også hvad angår iltgenmestrømning og saltindhold.

Jeg påpegede, at der er nogen, der har draget oplysningerne i rapporterne i tvivl. Jeg skal ikke drage det i tvivl, som hr. Løvig Simonsen citerer, for det står der. Jeg har redegjort for den tvivl, der er opstået hos mig, efter at jeg også har læst og hørt andre vurderinger omkring saltindholdet, herunder uenigheden mellem danske og svenske eksperter.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg synes, det er bemærkelsesværdigt, når man diskuterer Øresund og man fokuserer på Østersøen, at man så ikke tager Storebælt med. Det er jo sådan, at 70 pct. af vandgennemstrømningen til og fra Østersøen foregår gennem Storebælt. Den har vi jo diskuteret før, og da sagde man: Nu laver vi miljøneutralitet, og vi graver væk, og vi graver væk. Det gør man efterhånden også i Øresund. Det er snart store skibe, der kan komme igennem.

Men hvorfor ikke se på det samlet? Hvad er det, der sker i Storebælt i dag? Mens man står og siger: Nu graver vi bare væk, så ved man allerede fra Storebælt, at den dér store sandsuger, som nogle ville have derud, »Leonardo da Vinci«, simpelt hen har forplumret hele Storebælt i en omkreds af 30 km. Der er ingen fisk, og der er ingen fugle derude.

Man vil med rapporter garantere for, at det nok skal blive, som det var før. Jeg ved så meget om havet, at ingen kan give en garanti for, at sand og sten ikke lægger sig dér, hvor man har gravet hullerne, når der er storm. Derfor synes jeg ærlig talt, man skal vente med at give garantier.

Jeg må også nok sige efter at have været ordfører på det område, i hvert fald om Storebælt, igennem lang tid og have set de mange rapporter, at jeg synes, det er fantastisk så mange mennesker i dette land, der laver rapporter til dem, der betaler for at få rapporter. Jeg har aldrig set nogen, der har lavet nogen rapporter, der har sat spørgsmålstegn ved det, som de, der betaler dem for at lave det, vil have. Man får altid den rapport, man vil have. Derfor er jeg ikke og bliver ikke overbevist om, at man kan gøre dette miljøneutralt. Jeg vil først og fremmest godt se, hvordan det vil blive på Storebælt.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Jeg er sikker på, at det ikke har undgået hr. Tommy Dinesens opmærksomhed, at vi overhovedet ikke bruger ordet miljøneutralt, når vi taler om Øresund. Det er vel således, som jeg har tilkendegivet heroppefra, at vi har lært af de erfaringer på Storebælt, bl.a. når vi taler om afgravning og hensynet til, hvad vi gør. Det kan i hvert fald ganske klart tilkendegives ikke alene her, men også i de samråd, som vi har haft, som også hr. Gade har deltaget i.

Jeg var glad for hr. Gades bekræftelse af, hvad der virkelig var problemerne, når det drejer sig om Østersøen, for det er det, vi skal til. Det er dér, kræfterne skal sættes ind, hr. Gade, for at vi får en bedre økologisk balance. Det er det, der skal til. Det er det, der forbedrer iltindholdet.

Det andet, jeg skal sige, var så spørgsmålet om saltindholdet, hvor hr. Gade gjorde opmærksom på, at der var rejst tvivl om den beregningsmodel – jeg tror, det er S 22 – man ken-

[Løvig Simonsen]

der. Her må jeg henvise til det svar, som vi fik fra miljøministeren i samrådet sidste uge, og det papir, hvor der gøres opmærksom på, at Storebælts ekspertpanel har godkendt, at det er den bedst mulige.

Jeg tror også, det er rigtigt, når vi kommer ind på fordelingen mellem Sverige og Danmark i dette spørgsmål, at det klargøres på den måde, at det, der er spørgsmålet mellem svenskerne og os, er, hvor stor en del af saltgennemstrømningen der kommer gennem Øresund, og hvor stor en del der kommer gennem Storebælt. Det glæder mig da, at hr. Tommy Dinesen har bekræftet, at 70 pct. kommer gennem Storebælt. Det vil især være det, svenskerne hæfter sig ved, eftersom det jo ikke er spørgsmålet om den daglige, men de spring, der en gang imellem kommer, og som er nødvendige for Østersøens saltindhold.

Jeg er glad for denne debat, for nu kommer vi ind i substansen. Jeg ved da godt, at nogle måske synes, det er for teknisk – det kan jeg da kun beklage – men det, der står fast her, er, at de supplerende foranstaltninger, der skal laves, kan give en løsning, der tilgodeser, at saltindholdet i Østersøen er uændret og endda bliver forbedret. Det er det, jeg gerne vil holde hr. Gade fast på.

#### Trafikministeren (Ikast):

Det er meget pudsigt, at man i denne debat, når man taler om Storebælt, ikke tror på, at tallene bliver så store, som Storebæltsforbindelsen omtaler. Det er SF, der også rejser tvivl om de spørgsmål. Nu har vi så lavet en opgørelse – så godt som vi på alle mulige måder kan – og hr. Gade ved udmærket, at der er lavet svenske undersøgelser, danske undersøgelser og andre undersøgelser.

Hvis vi tager de højeste tal i dem, ligger vi på 6.300 personbiler og 1.500 lastbiler og busser. Lad os så være runde og sige 9.000 alt i alt, men det har jo ikke noget med 55.000 at gøre. Vi kunne godt have bygget noget smallere, men hvad så med nødspor? Det ville optage nøjagtig det samme, for det er vi nødsaget til at have.

Så nævner man tallet 55.000, og det tal har jeg set meget i debatten de sidste dage. Hertil vil jeg gerne sige, at det højeste tal, vi har i Danmark er 53.900 på Helsingørmotorvejen mellem Nærum og Klampenborg. Jeg kan sige til Folketingets underretning, at der på Vejle-

fjordsbroen er 30.500 biler, at der på Farøbroerne er 12.300 biler, og det er alle sammen fire-sporede motorveje.

Jeg beklager over for hr. Gade, at vi ikke kan trylle tallene frem. Der er ikke mere trafik, så vidt vi kan opgøre det. Der kan være en vis margin i alle undersøgelser, men der er langt fra 9.000 til 55.000. Det må hr. Gade give mig ret i. Jeg kan ikke trylle en trafik frem i en rute, der ikke har eksisteret.

Så vil jeg gerne sige til hr. Gade, at det står helt fast som den danske regerings holdning i forhandlingerne med Sverige, at vi opererer med de takster, som jeg har forudsagt. Jeg vil gerne bekræfte, at der i Sverige har været nogle undersøgelser af, hvor mange der så ville komme over, hvis man tog 37 kr. pr. vogn. Mig bekendt er det ikke officielle myndigheder, der har lavet disse undersøgelser. Det, vi har forhandlet om, er Helsingør-Helsingborg-tarifferne overført til den forbindelse, vi taler om her. Det er jo det prisniveau, som hr. Gade kender. Det er derfra, beregningerne er lavet på begge sider af Sundet, og her er der enighed om tallene mellem Sverige og Danmark, og der er også enighed om, at det er det prisniveau, vi forhandler om.

(Kort bemærkning).

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

Hr. Gade taler om Socialdemokratiets troværdighed og angriber os for, at vi ikke har afprøvet alternative løsninger. Hr. Gade har vel ligesom jeg læst 1989-rapporten. Hvis man tager sammenfatningen og vurderingen, var grunden til, at vi fik en 1989-rapport, den, at der var de overvejelser i efteråret 1987. De ledte til, at regeringen bad Øresundsdelegationen om at supplere udredningsmaterialet yderligere, og det skulle omfatte en mere indgående vurdering af en ren jernbaneforbindelse mellem København og Malmø udført som en boret tunnel. Det står i 1989-rapporten.

Det næste var mulighederne for at udføre den kombinerede forbindelse i etaper – først jernbaneforbindelsen og derefter vejforbindelsen, som vi har det på Storebælt – og disse resultater ligger i 1989-rapporten. Så kommer hr. Gade med nogle betragtninger om de manglende oplysninger om økonomien. Jeg må da selvfølgelig indrømme, at i Socialdemokratiet har vi sat vore eksperter til at udfærdige en række

[J. K. Hansen]

tal om økonomien, som vi har taget ud af de forskellige rapporter. Det kan godt være, hr. Gades parti ikke har mulighed for det. Vi giver da i øvrigt gerne vore oplysninger videre. Disse udregninger må hr. Gade gerne få.

Vi har altså regnet ud, at en ren jernbaneløsning mellem København og Malmø ikke er økonomisk bærbar. Den ville i øvrigt blive udkonkurreret af Helsingør-Helsingborg-overfarten, det vil sige, at bilerne ville komme den vej og belaste Helsingørmotorvejen yderligere, altså en yderligere miljøbelastning, og det var sådan set ikke det, vi ønskede med en fast forbindelse over Øresund.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Når hr. Løvig Simonsen siger, at man har lært af erfaringerne, kan jeg ikke finde ud af, hvad det er for nogle erfaringer.

Med hensyn til Storebælt sagde man i en af rapporterne, at det, der ville ske i Østersøen, hvis man laver en fast forbindelse over Storebælt, var, at der ville være 70.000 tons torsk mindre. Men det gjorde ikke så meget, hvad der også stod i rapporten, for så kom der nok nogle andre fiskearter. Det kan man tage, ligesom man vil, men jeg kan ikke se, at man har lært af erfaringerne, for jeg mener ikke, man har nogle erfaringer at bygge på. Man har nogle rapporter, men det skal jeg ikke gå nærmere ind på, for det har jeg været.

Med hensyn til undersøgelser om tunneler og broer på Storebælt var det bemærkelsesværdigt, at alle eksperter var enige om, at biltogstunneler var det eneste rentable. Hvorfor er det så ikke det på Øresund? Det må da være noget, der siger sig selv, at DSB og SJ, altså de svenske jernbaner, vil få en fordel, hvis også de skal fragte bilerne over. Når så oven i købet tunnelen er billigere og de får hele indtægten, må det da være en fordel, og så kan man godt lade være med at sige, at det ikke har noget med Femern at gøre. Hvis man stemmer ja til en fast forbindelse over Øresund, så får man en fast forbindelse med Femern, selv om det først er om 10 år. De to ting hænger simpelt hen uløseligt sammen. Derfor er det altså ikke bare 24 mia. man taler om. Det er meget mere med renter, det er næsten det dobbelte.

**Formanden:**

Hr. Gade for en kort bemærkning. Så skal vi til at afslutte de korte bemærkninger i denne serie, men jeg har noteret hr. Løvig Simonsen.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg har i hvert fald tre, jeg skal svare. Må jeg sige til hr. Løvig Simonsen, at det er at snakke udenom. Det, der er realiteten, og det, vi debatterer i dag, er, at Socialdemokratiet positivt vælger af egen drift at øge risikoen for at skabe problemer i Østersøen. Det kan jeg ikke forstå at man gør af egen drift. Risikoen er jo øget, det kan vi vel ikke være uenige om, på grund af gennemstrømningsproblemer. Vi ved af erfaringer fra Storebælt, at der, når man begynder at løse det med afgravning osv., så opstår nye problemer, og at man så ikke har styr på det. Vi ved ikke nok, og så må vi vel være enige om, at der er en risiko. Det er den, Socialdemokratiet siger det er villigt til at betale for en løsning, som så på alle andre områder også er forkert. Det er det spørgsmål, der er grundspørgsmålet til Socialdemokratiet.

Må jeg så sige til trafikministeren omkring trafiktallene, at jeg ikke har talt om 55.000. Jeg har talt om 6.000 til 9.000 og har illustreret, hvor mange det var. Jeg har spurgt, hvorfor i alverden man bygger sådan en stor bro til det. Det fik jeg ikke noget svar på. Jeg fik det svar fra trafikministeren, at der kun var lidt flere på Farøbroerne. Når jeg rejser derned og kigger på dem, konstaterer jeg da også, at det er noget af et monument på en forkert trafikinvestering, som har kostet staten og skatteyderne en bunke penge unødigt, fordi der var nogen, der syntes, det var så vigtigt med sådanne prestigebyggerier, der efter min bedste overbevisning var meningsløse.

Så siger trafikministeren, at den danske regering holder fast på takstpolitikken, og her kommer jeg til noget, når det er De Konservative, jeg diskuterer med. I er da fantastisk dårlige købmænd, hvis jeg må sige det på den måde.

**Formanden:**

Man må faktisk ikke tale direkte, nej.

**Gade (SF):**

Det må jeg ikke, nej. Men der var flere køb-



**[Gade]**

mænd til stede fra Det Konservative Folkeparti, så jeg taler til købmandssjælen i De Konservative.

Hvorfor vil man ikke have det maksimale ud af investeringen, når man nu har foretaget den? Eller er det meningen, at man vil sætte en trafikprop i? Hvis det er meningen, at man vil sætte en prop i trafikken og hæmme den naturlige overfart af biler og gods osv., hvorfor vil man så ikke tage den borede tunnel, for det er jo en fornuftig trafikprop? Det er da takstpolitik ikke. Det kan da laves om, hvis det går galt og man får brug for at sætte sugerøret i statskassen. Så bliver der et pres for at bryde op.

Må jeg sige til sidst til J. K. Hansen . . .

**Formanden:**

Hr. J. K. Hansen, selv om det tager lidt ekstra tid.

**Gade (SF):**

Hr. J. K. Hansen, ja. Al denne udenomssnak med 89-rapporten forklarer jo ikke, at der ikke ligger en 1990-rapport. Det er det ene. Det andet er, at der er økonomi i en biltogsmodel. Kom op og bevis det.

**Formanden:**

De korte bemærkninger er på to minutter.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Jeg vil gerne først sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg har prøvet at forklare, hvor vi har vores erfaringer fra.

Jeg skal nævne to eksempler. For det første, når det drejer sig om ikke at bruge ordet miljøneutral, er det vigtigt, at man i den videre debat er klar over, at der er problemer, der skal løses, som ikke løses ved at bruge ordet miljøneutral.

Det andet var spørgsmålet om den afgravningsform, der skal anvendes. Her er det blevet bekræftet, også ved at hr. Gade har nikked tidligere i dag, at dér bliver vi mere skånsomme ude i Øresund, hvis der skal foretages afgravninger. Det mener jeg er en erfaring, vi har draget af Storebælt.

Så har hr. Tommy Dinesen sagt, at der var rapporter nok, men jeg forstår på hr. Gade, at der skal være en rapport mere vedrørende den borede tunnelforbindelse. Så kan vi lægge den oven på den fra 1989.

Må jeg sige til hr. Gade: Nej, det er overhovedet ikke for at komme udenom. Det, der er afgørende for mig, er, at vi løser den menneskeskabte forurening ved, at vi laver de ting, der skal til sammen med de øvrige Østersølande, og det vil forbedre iltkvaliteten i Østersøen. Derved er der ingen problemer, når det drejer sig om en fast forbindelse. Sådan forholder det sig.

Når det drejer sig om saltindholdet, er det noget andet, fordi det ikke er menneskeskabt. Dér er vi afhængige af, hvilke muligheder der kommer for saltindtag, og her er det klart, at vi skal være meget nøje med hensyn til de kompenserende ting.

Må jeg sige til hr. Gade til sidst, at det kan da godt tænkes, at det ikke tilfredsstiller hr. Gade, men når det nu – jeg tror, at det var hr. Gade, der brugte udtrykket i sin ordførertale her – drejer sig om bæredygtighed, vil jeg gerne gøre opmærksom på, at bæredygtighed også betyder, at man ser det i en helhed og prøver at løse problemerne i en helhed og ikke begynder at fokusere på, at et enkelt problem kun kan løses på én måde, for sådan forholder det sig ikke.

**Formanden:**

Så får hr. J. K. Hansen også en kort bemærkning og hr. Gade, og så slutter vi denne runde.

(Kort bemærkning).

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

Det var hr. Gade, der sagde om økonomien: Bevis det. Vi ved, hvad en kyst-til-kyst-kombineret forbindelse koster. Vi ved også, hvad en kyst-til-kyst-jernbaneforbindelse koster. Skal vi koble en biltogsløsning på denne, skal vi have nogle landanlæg. Det har i øvrigt også Danmarks Naturfredningsforening demonstreret i deres brev, som de har sendt til alle folketingsmedlemmer, at en jernbanetunnelløsning koster 9 mia. kr. Det er oven i købet i åbent land. Det er altså ikke boret ind under Amager og ind under Tårnby, men nedsænket i grave. Dertil kommer – det har man ikke regnet ud – de store landanlæg på 50 ha, der skal være de terminalanlæg, der skal være i hver ende af biltunnelen. De skal så lægges oveni, og så får man altså ikke en ret meget billigere løsning.

Lad det være, men så får vi det andet, som jeg nævnte for et øjeblik siden: En biltogsløsning kan ikke konkurrere med færgerne på HH-linien, altså mellem Helsingør og Helsingborg.

**Formanden:**

Hr. Gade en kort bemærkning. Vi skal også tænke på de resterende ordførere.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Må jeg sige til hr. Løvig Simonsen, at jeg fik nærmest det indtryk, at Østersøens miljøproblemer skal vi lade polakkerne løse. Når vi så er med til at øge risikoen for, at miljøproblemerne bliver større, flytter vi ansvaret over til nogle andre, men det kan da ikke være meningen, vel? Det er vel ikke sådan vi skal tænke. Vi skal løse Østersøens miljøproblemer, men vi har da ingen særlige rettigheder som danskere til at øge risikoen for, at der bliver miljøproblemer. Det er dér, jeg ikke forstår Socialdemokratiet.

Må jeg så sige til hr. J. K. Hansen, som jo egentlig bekræfter, at der er økonomi i en boret tunnel med biltogsmodel. Vi har ikke sagt, hvor den terminal og opkørsel skal ligge. Jeg har godt hørt, at Socialdemokratiets formand har udtalt, at de skal ligge på Amager. Jeg har også hørt, at andre gør det, men det behøver de da ikke, for det skal netop ses i et europæisk perspektiv. Det er langtransport. Det, der er perspektivet, var at få svenskernes gods tvunget op på skinner, inden det skal til Danmark, og få de svenske biler, der har tænkt sig at køre langt, op på biltog, inden de skal til Danmark. Det er det projekt, jeg synes at Socialdemokratiet ikke har forstået.

**Formanden:**

Så vender vi os til ordførerrækken igen.

**Ole Donner (FP):**

Jeg skal indledningsvis takke ministeren for redegørelsen.

Folketinget er en mærkelig arbejdsplads. Nogle gange går det så langsomt herinde, at det hele drukner i udvalg og syltekrukker eller forslagene bortfalder på grund af valg, eller fordi samlingen slutter. Andre gange går det så hurtigt, at næsten ingen kan følge med, ikke engang dem, der stiller forslagene. Her har vi et af de eksempler, hvor det er gået meget hurtigt på den måde, at regeringen og Socialdemokratiet tilsyneladende har aftalt, at nu må vi skynde os at have noget offentlighed om det. Vi laver en forespørgselsdebat. Den bliver presset frem

foran alle andre ting, som ligger til behandling, det være sig lovforslag, beslutningsforslag og andet. Det skulle gå stærkt, og det er det så kommet til.

Jeg er enig med hr. Gade i, at der mangler nogle tal for dette projekt. Vi ved ikke noget om, hvor meget det koster. Og for lidt og for meget fordærver alt.

Jeg står her med et ugeblad, Ingeniøren, for den 29. marts 1941, og der vil jeg gerne citere:

»Anlægsomkostninger: Til sammenligninger af bekostningerne ved bygningen af Øresundstunnelen med tidligere fremsatte forslag har vi udregnet et overslag, baseret på prisniveauet 1936. De samlede byggeudgifter for tunnelen, regnet fra Amager Landevej til tilslutningen med de svenske veje, beløber sig til 120 mio. kr. I denne sum er indregnet samtlige generaludgifter og en passende margin for uforudsete udgifter.«

Dér har vi altså eksemplet på, at man havde tallene på bordet, og man har haft dem i temmelig mange år, og det er så ikke blevet til noget. Nu gør man så det modsatte: Nu skynder man sig at lave det, og så må man så se, hvad det kommer til at koste. Begge dele er vi modstandere af i Fremskridtspartiet.

Vi må også vende os imod den beslutningsproces, dette forslag har fået. Nu har man diskuteret sagen i 100 år, og så lige pludselig bliver Socialdemokratiet i Danmark og i Sverige enige om, at nu skal denne bro laves. Så aftaler man det med regeringen, og i løbet af få dage er aftalen på plads.

Der har ikke været nogen offentlig debat. Folk har ikke haft mulighed for at give deres besyv med. Derfor mener vi i Fremskridtspartiet, at man burde holde en folkeafstemning.

Vi mener også, at det er forkert af en borgerlig regering at gå ind i et sådant projekt som dette uden at sikre sig, at staten ikke kommer til at miste penge ved det. Vi mener, at man i stedet burde udbyde projektet til private. Der er tyske banker, og der er mange store multinationale selskaber, der kunne være interesseret i at lave hele dette projekt. Så kunne man lade dem foretage de undersøgelser, der skulle foretages. Vi kunne lade dem sikre, at man får den rigtige gennemsejlingshøjde, at man overholder EF-reglerne, og at man overholder miljøreglerne. For det er rigtig, som det er påpeget her i dag, at man absolut ikke har undersøgt sagen godt

[Ole Donner]

nok. Derfor burde man lade et privat konsortium opføre denne bro, opkræve bropenge i nogle år; om det blev 15 eller 20 år, spiller ikke den store rolle. Derefter kunne man overdrage det samlede projekt til de to stater.

I stedet for går den borgerlige regering ind for at oprette noget så tåbeligt, som meget ligner det, der er på Storebæltsforbindelsen, et statsligt selskab, som laver den ene bommert efter den anden, som ikke har forstand på at udbyde i licitation, som har mangel på effektivitet og i det hele taget kører et projekt på en meget, meget dårlig måde. Alt det kunne man undgå ved at have et privat konsortium til at lave det.

Denne forespørgsel i dag er kun spil for galleriet, fordi Socialdemokratiet og måske også regeringspartierne har behov for at få noget, der ligner en debat, og noget, der ser ud som om, at der er nogen, der har haft indflydelse på det, og det er der jo slet ikke tale om.

Der er stillet nogle dagsordensforslag, og dem skal vi også tage stilling til. Det første, jeg vil nævne, er det forud aftalte mellem regeringspartierne og Socialdemokratiet og CD.

Jeg forstår ikke, at borgerlige partier kan stemme for en dagsorden, der indeholder følgende: »at takstpolitikken som forudsat begunstiger den kollektive trafik.«

Her har vi igen et eksempel på, at den borgerlige regering siger, at vi må have noget offentligt, vi må have noget, der koster mange penge. Hvis ikke de kan klare sig, må de have noget tilskud, eller også må de køre billigere over, og de andre må køre dyrere over, så man kan sikre, at de klarer sig bare nogenlunde, så underskuddet ikke bliver så stort, som det ellers ville være blevet.

Jeg citerer den sidste sætning: »at anlægget ejes og styres af de to stater.«

Det kunne jeg forstå, hvis det var Socialdemokratiet og SF og andre socialistiske partier, der stemte for en sådan dagsorden. Men at Venstre og Konservative går ind for, at staten skal eje sådan noget, forstår vi slet ikke i Fremskridtspartiet. Det blev jo understreget for nylig, da man vedtog her i Folketinget, at Storebæltsforbindelsen nu også må have lov til at oprette datterselskaber, som skal byde på sådanne projekter i konkurrence med private firmaer, som skal leve af det. Efterhånden er der ikke så meget, der kan forundre Fremskridtspartiet omkring dette. Jeg skal dermed medde-

le, at vi ikke stemmer for den pågældende dagsorden.

Så er der foreslået en dagsorden af hr. Gade. Den har vi meget mere sympati for. Den eneste grund til, at vi ikke kan stemme for den, er, at man bruger ordet jernbanetunnel, og det vil vi ikke kunne gå ind for. Derfor kan vi ikke stemme for den, men vi mener ellers, at de andre aspekter i den er positive.

Jeg skal derfor på Fremskridtspartiets vegne fremsætte følgende forslag om motiveret dagsorden:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

»Folketinget pålægger regeringen at sikre – før beslutning om en fast forbindelse over Øresund tages –

at Folketing og befolkningen har haft reel mulighed for at diskutere og vurdere konsekvenserne af en fast forbindelse, herunder privat finansiering, og  
at der afholdes en folkeafstemning.

Herefter går Tinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 14).

**Formanden:**

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

**Arne Melchior (CD):**

Må jeg til hr. Ole Donner sige den replik, at han har ikke særlig godt kendskab til det, han kalder borgerlig trafikpolitik, og den trafikpolitik, der er blevet ført under skiftende regeringer Poul Schlüter. Det er ikke en del af borgerlig trafikpolitik at undlade at gøre den kollektive trafik attraktiv, både hvad angår komfort, frekvenser, priser osv. Men det lærer hr. Ole Donner nok efterhånden.

Jeg skal gå over til dagens egentlige tekst og slå fast, at en bro i virkeligheden ikke er andet end et stykke landevej, der er sat på nogle piler. Naturens luner har villet det så, at der er mindre strækninger af vandvej mellem lande og landsdele, mellem øer, halvøer og fastland. Hvis det var gået sådan, at der de pågældende steder ikke var vand, ville ingen drømme om at standse en landevej i Korsør og så sige: Nu må I lade bilen stå og så tage et eller andet kollektivt trafikmiddel eller cykle eller spadsere de 18 km over til Nyborg.

[Arne Melchior]

Nu er der altså vand, og vi ønsker landevejen fortsat. Vi kan ikke lægge den på bølgerne. Ergo sætter vi den på nogle piller. Det er ikke andet end et stykke landevej, der fører hen over et stykke vand. Det har man gjort tusindvis, ja, indtil titusindvis af steder i verden – på kortere eller længere strækninger. Der er ikke nogen melding om, at nogen bro, der er bygget på denne klode, eller nogen fast forbindelse er blevet fortrudt af dem, der har opført dem, hverken af dem, der har investeret i dem, eller dem, der bor i det nærmere eller fjernere opland i begge ender af den faste forbindelse.

Jeg ved godt, at der er et lille forbehold, når jeg siger ingen steder på kloden. Det hævdes, at den sidste og længste tunnel mellem to japanske øer – jeg har glemt navnene på dem – som for nylig blev færdig, vil vise sig at være en fejlinvestering. Det er nok for tidligt at have en sikker mening om det, men for fuldstændighedens skyld tager jeg altså det ene forbehold.

Men af de mange, mange tusinde broer, små og store – og der er efterhånden kommet ret mange store – der har været bygget indtil nu, er ingen blevet fortrudt, og jeg har minsandten aldrig hørt om, at nogen vil rive nogen af dem ned.

Er der nogen i dette Ting eller i dette land, der har foreslået, at vi skulle rive Lillebæltsbroen ned igen? Det modsatte skete – vi byggede en pendant til den i 1970, efter at vi havde fået den første indviet i 1935. På samme måde er det som bekendt gået med Storstrømmen.

Broer skaber faste forbindelser, skaber aktivitet, beskæftigelse, samkvem både kulturelt og socialt. Der er ikke mindste skygge af tvivl om det, jeg siger her, at ingen bro af nogen dansker hidtil har været ønsket uopført. Min tese er derfor den, at enhver fast forbindelse, som er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig, bør opføres med skyldigt miljøhensyn. Det skal jeg bruge hovedparten af min taletid til.

Selvfølgelig går også CD ind for det bedst mulige miljø til lands, til vands og i luften. Jeg tillader mig at tilføje, at som formand for en af landets store turistorganisationer er jeg også helt frelst i det forhold, at både for at Danmark skal være et godt land at bo i og et godt land at gæste, skal miljøforholdene være maksimalt gode.

Da jeg for nylig sad og så ud over de to Lillebæltsbroer – jeg sad i Middelfart på Kongsbro-

gården – spurgte jeg borgmester og kommunaldirektør og en masse andre af stedets gode damer og herrer, hvordan det var gået med deres fiskebestand og med deres fuglebestand i området siden 1935 og siden 1970. De forstod først ikke mit spørgsmål, men da jeg så forklarede det nøjere, slog de en latter op og meddelte mig, at både fugle og ornitologer og fisk og fiskere havde det udmærket, og der var ingen beretninger om uddøde arter fra den egn. Det samme har jeg undersøgt ved Storstrømmen; også dér går det ganske fortrinligt.

Hr. Løvig Simonsens tilslutning til dagens dagsorden og til aftalen med Sverige om den faste forbindelse sætter jeg meget stor pris på, fordi jeg ved, hvor alvorligt han tager friluftsinteresser, miljøinteresser, hvor meget forstand han har på det. Derfor regner jeg ham og hans støtte som et godt argument for os andre at læne os op ad. Men han brugte i sin tale her i dag udtrykket »varige påvirkninger af miljøet er uundgåelige«. Når han siger det, må det jo være sandt, men så vil jeg have lov til at sige til hr. Løvig Simonsen, at disse varige påvirkninger er minimale, de er marginale, i forhold til de ændringer, naturen selv fremkalder og medfører.

Jeg har flere gange i dag hørt ordet miljøneutral. Jeg vil godt stille det spørgsmål: Er naturen miljøneutral? Jeg mener at vide, lige fra jeg lærte om det i skolen og fremefter, at naturen tit opfører sig miljøfjendtligt; naturen har tit gjort kål på sine egne frembringelser, ofte på meget dramatisk måde, ved naturkatastrofer, ved andre lejligheder i lang udvikling.

Men jeg ved også fra min beskæftigelse med kystsikringsproblemer, at de bedste forskere i ind- og udland står spørgende og tvivlende over for naturens egen bevægelse med hensyn til havmiljøet og derfor strand- og kystmiljøet. Skiftende temperaturer, skiftende strømme, skiftende vinde ændrer på en uforudsigelig måde materialevandringerne i havet. De dygtigste forskere og de mest erfarne kystsikringsfolk står gang på gang med det forhold, at de laver foranstaltninger – som vi selvfølgelig betaler – for at sikre kysten, og så viser det sig, at naturen opfører sig uventet og anderledes, end hidtidige erfaringer har peget på. De har fuldt professionelt og dygtigt søgt at gribe ind, men virkningen er ikke bare ikke blevet den ønskede, men mange gange den modsatte af den ønskede.

[Arne Melchior]

Jeg vil derfor hævde, at bropillers påvirkninger af vandtemperaturen, af gennemstrømningen, af saltholdigheden osv. er bitte, bitte små marginale og uforudsigelige i forhold til det, naturen selv bringer frem. Dette er en af årsagerne til, at gallupundersøgelser om dette spørgsmål bør der ikke lægges vægt på.

En anden årsag til denne afvisning af gallupundersøgelsers pegepind er, at mennesker i dette land har den opfattelse, at der bliver færre kilometer vej, færre uddannelsespladser, færre hospitalspladser, færre plejehjemspladser osv. osv., fordi vi i disse og de kommende år opfører de store faste forbindelser. Det forholder sig, som alle i dette Ting ved, ikke på den måde, og derfor er den fejlagtige opfattelse i brede befolkningsskredse altså en af hovedårsagerne til de negative resultater i gallupmålingerne.

Må jeg så til slut sige om Amager: Jeg er sikker på, at Amager ikke har noget at frygte fra den faste forbindelse over Øresund. Det er klart, at vi taler om et antal ekspropriationer. Det har der altid været, hvor som helst større trafik anlæg er blevet bygget. Grundloven har sine klare påbud om, hvordan man har at forholde sig i den slags tilfælde, og det må være helt oplagt, at når almenvellet kræver det, så må enkelte borgeres og familiers rimelige hensyn vige, dog mod fuld erstatning, således som grundloven siger det.

Jeg er derfor sikker på, at det vil gå med den faste forbindelse over Øresund som med alle de andre, vi har bygget i dette land og ude i verden. Når der er gået nogle år efter, at de er blevet opført, så spørger folk sig selv: Hvordan har vi egentlig nogen sinde kunnet klare os uden?

**Formanden:**

Jeg overså før, at hr. Ole Donner havde bedt om en kort bemærkning til et indlæg fra hr. Gade. (*Ole Donner:* Det var hr. Arne Melchior). Det var hr. Arne Melchior. Jamen så har jeg ikke overset det. Så er min samvittighed lettet, tak.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Det, der kalder mig herop, var hr. Arne Melchiors indlæg, hvor hr. Arne Melchior belærte mig om, at borgerlig trafikpolitik er ikke at undlade at gøre den kollektive trafik attraktiv. Det tager jeg så til efterretning. Men jeg må

konstatere, at det åbenbart er borgerlig politik at lave konkurrenceforvridning, sådan at man favoriserer den kollektive trafik til fordel for den private. Så må jeg sige, at jeg er lidt forvirret, når hr. Arne Melchior taler om borgerlig trafikpolitik, for jeg kan aldrig finde ud af, hvornår CD er borgerlig, og hvornår CD er socialistisk – jeg tænker her på, da man sammensatte udvalgene ved konstitueringen.

Endelig udtalte hr. Arne Melchior sig om min forstand; det skal jeg undlade at kommentere.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg erindrer ikke at have udtalt mig om hr. Ole Donners forstand, for det går sandelig langt over min forstand. Så det tror jeg ikke jeg kan have sagt. Men jeg sagde vist noget om, at hr. Ole Donner nok efterhånden ville forstå det og det og det – det er noget helt andet; men jeg sætter mig ikke til dommer over nogen som helst.

At hr. Ole Donner ikke kan finde ud af, hvornår CD er socialistisk, og hvornår vi er borgerlige, det er jo lidt beklageligt, men mere for hr. Ole Donner end for CD. At valgforbund til udvalg skulle have noget som helst med politisk retning at gøre, vil jeg på det skarpeste afvise, og jeg kan henvise til, hvad den konservative gruppeformand, hr. Gammelgaard, selv har sagt om dette. Han sagde ordret – og han har bekræftet citatet: »Der er intet politisk signal i et valgforbund om udvalgsbesættelser«.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Til hr. Arne Melchior: Det med at kunne finde ud af, hvornår CD er borgerlig, og hvornår CD er socialistisk, det overgår min forstand.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Ja, der er jo ingen grund til at stå her på talerstolen og dømme sig selv, men det er selvfølgelig privat.

Jeg glemte at give hr. Ole Donner besked om, hvad jeg forstår ved borgerlig trafikpolitik. Det har jeg jo ikke noget patent på, og det er der jo mange om at definere, men der er faktisk ikke tale om konkurrenceforvridning, for også det

[Arne Melchior]

borgerlige Danmark, også borgerlige partier, føler et ansvar for den overordnede trafik og kommunikation i dette land, føler, at det er et samfundsansvar, at den fungerer godt, og at den fungerer solidarisk: altså at et brev kan sendes fra Ringkøbing til Sakskøbing og fra Nykøbing Mors til Nykøbing Sjælland til samme pris, som et brev kan sendes fra Gentofte til Lyngby.

Men der er nok mange sammenhænge dér, som hr. Ole Donner efterhånden kommer ind i, og hvis han ønsker noget manuduktion, så skal jeg gerne stille mig til rådighed.

### Lone Dybkjær (RV):

Jeg fik faktisk så mange tårer i øjnene, da jeg hørte hr. Nyrup Rasmussens motivering for Socialdemokratiets forespørgsel, at jeg nok ikke er i stand til at citere hr. Nyrup Rasmussen fuldstændig korrekt.

Men jeg forstod det sådan, at det jo var perspektivet, der var det centrale for udvikling og nyt liv – kulturelt, økonomisk, erhvervsmæssigt – og vi ville få et knudepunkt. Norden og Centraleuropa ville blive bundet sammen, og det tunge gods ville komme på jernbaneforbindelser uden om København.

Det mindede mig faktisk om, når små drenge og mænd laver modeljernbanebyggeri. Hr. Nyrup Rasmussens drøm om modeljernbanebyggeriet har intet med virkeligheden at gøre. Virkeligheden er beton.

Det blev så fyldt op af hr. Løvig Simonsens miljømæssige argumenter for denne faste forbindelse – ja, man måtte nærmest på hr. Løvig Simonsen forstå, at det var det eneste fornuftige at gøre, hvis man ville sikre miljøet. Så synes jeg, det er fint, at vi har så mange øer her i landet, for så er der jo mange, mange flere broer, vi kan tage fat på, sådan at vi kan gøre det så godt for miljøet som overhovedet muligt ved hjælp af alle disse broer!

Jeg synes, man skal spørge Socialdemokratiet – eller for den sags skyld regeringen – om man har nogen som helst konkrete eksempler på, at faste forbindelser i den forstand har ført til en positiv udvikling som den, man taler om. Jeg har faktisk i min tid som minister – og jeg forstår, det er ret ligegyldigt, om vi har en konservativ eller en radikal minister – spurgt, om man kendte sådan nogle eksempler, og jeg fik i hvert fald på det tidspunkt at vide, at Miljømi-

nisteriet ikke var bekendt med, at man havde lavet nogle ordentlige undersøgelser, der viste noget som helst om det her.

Som hr. Bilgrav-Nielsen sagde i sit indlæg under den tidligere forespørgsel, har Det Radikale Venstre faktisk ikke noget imod biler. Jeg skal oven i købet tilføje, at vi har egentlig ikke noget ideologisk imod b'er i det hele taget, og det vil sige, at vi heller ikke har noget ideologisk imod hverken biler eller broer. Vi synes f.eks., at Lillebæltsbroen er en yderst fornuftig foranstaltning.

Men vi stiller altså nogle krav, når man skal lave sådan nogle faste forbindelser, nemlig for det første, at de skal være miljømæssigt bæredygtige, det vil sige, at de skal mindst være lige så gode for miljøet, som tilstanden er i dag.

Det andet krav er, at de skal være økonomisk bæredygtige, og det skal altså også være det i kombination.

Det tredje krav er, at beslutningerne skal foregå på en sådan måde, at vi i hvert fald ikke bidrager til yderligere lede ved Folketinget og folketingspolitikkerne, end vi har i forvejen – hvis det overhovedet er muligt at gøre folk mere kede af folkestyret, end de er.

Og det fjerde krav er, at man selvfølgelig skal ind i en fornuftig dialog med de mennesker, som berøres af projektet.

Det var baggrunden for, at Det Radikale Venstre i regeringsammenhæng ikke afviste at gå ind i en undersøgelse af, hvad de miljømæssige og økonomiske konsekvenser for en kombineret forbindelse ville være, fordi vi mente, at det var udmærket, at vi fik ført disse undersøgelser til ende, således at diskussionen om denne faste forbindelse kunne føres og der kunne svares på det med et ja eller nej.

Jeg skal så tage fat på de fire hovedområder, som jeg nævnte. Ministeren siger, at der findes fuldt forsvarlige løsninger på miljøproblemerne, og det mener Socialdemokratiet også. Ja, det er der jo sådan set ingen tvivl om at der gør; spørgsmålet er bare, om denne faste forbindelse rent faktisk giver fuldt forsvarlige miljømæssige løsninger.

Vi har fået at vide, at der er diskussioner om saltindholdet. Jeg skal ikke gå ind på det. Der er påstande for det ene og for det andet, og jeg synes, det er oplagt udvalgsarbejde. Vi ser helt væk fra, at der bliver dårligere levevilkår for torskene, og at sælerne ikke kan være der og ed-

[Lone Dybkjær]

derfuglene ikke kan være der og svanerne ikke kan være der; alt det dér spiller sådan set ikke nogen rolle for dem, der står bag denne beslutning. Sådan må man i alt fald forstå det.

Jeg synes derimod ikke, vi har været tilstrækkeligt inde på spørgsmålet om luftforurening, og det hænger naturligvis sammen med trafikpolitikken, sådan som hr. Gade også har været inde på det. De sammenligninger, der er i luftrapporten, er jo: alt andet lige. Man sammenligner altså, hvis der var fortsat færgedrift, med, hvis der kommer en fast forbindelse – med nøjagtig de samme trafiktal. Jeg mente altså, at det her skulle føre til, at vi havde en større kommunikation, men der er måske noget, jeg har misforstået i denne sammenhæng. Derfor synes jeg slet ikke, de tal er brugbare.

Socialdemokratiet ved det jo også godt, så derfor har Socialdemokratiet – så vidt jeg har forstået – krævet en miljøgaranti. Den miljøgaranti må jo være den miljøgaranti, der fremgår af dagsordenen, og der står her, at de miljømæssige belastninger skal mindskes mest muligt.

De miljømæssige belastninger skal mindskes mest muligt! Og det er den miljøgaranti, som er nok for et parti som Socialdemokratiet, der gik til valg på og i valgkampen sagde: Miljøet går forud for alt. Naturligvis går miljøet forud for alt. Man kan så undre sig over, at de kan lave sådan nogle dagsordener sammen med CD – det må blive Socialdemokratiets problem – Centrum-Demokraterne, som man jo kan sige meget godt om, men det mest miljøvenlige parti her i Folketinget, det tror jeg de vil betakke sig for at blive kaldt. Oftest har de jo stemt sammen med Fremskridtspartiet, når det drejer sig om de miljømæssige spørgsmål.

Nej, så er der sådan set meget mere hold i regeringens økonomigaranti. For det er jo nemlig det, regeringen har fået. Den har været så klog, at den ikke har bralret ud med det; den har ikke sagt: Vi har fået en økonomigaranti, vi har sikret os. For der står nemlig: De samlede omkostninger ved anlæg og drift af forbindelsen dækkes ved afgifter på trafikken, så der ikke påføres staten nye udgifter. Det vil jeg kalde en kraftig økonomiklausul, og det synes jeg er klogt af regeringen, for det er regeringen, der skal skaffe penge ind.

Men jeg vil gerne spørge, hvad det så vil sige for Socialdemokratiets miljøklausul, der er

fuldstændig upræcis – »mindskes mest muligt« – over for det, at der ikke påføres staten nye udgifter. Det betyder naturligvis – og det er det, der er det tragiske ved dette her – at miljøet er taber. Når man skal sammenligne det økonomiske og det miljømæssige, så er det det økonomiske, der vejer tungest. Dér præcis har regeringen dækket sig ind; miljøet er upræcist, Socialdemokratiet har ikke dækket sig ind, og det er virkelig tragisk for miljøet. At det så også er tragisk for Socialdemokratiet, det må Socialdemokratiet selv om; det kan vi andre jo være ligeglade med. Men det er i hvert fald tragisk for miljøet, at det er sådan.

Så er der spørgsmålet om det tredje punkt, nemlig dette med demokratiet og folkestyret, som jo også har været fremme i debatten. Jeg synes, det var fint, da hr. Nyrup Rasmussen sagde: Vi insisterer på, at rapporterne bliver offentligtgjort. Ja, hvad i alverden havde man ellers forestillet sig der skulle ske? Havde man tænkt sig, at rapporterne skulle være hemmeligholdt? Der er da ikke noget særligt i at insistere på, at nogle ganske almindelige rapporter, som vi alle sammen skal bruge som beslutningsgrundlag, offentliggøres.

Jeg tror med al respekt for Socialdemokratiet ikke, at det er en særlig stærk socialdemokratisk indsats, der gør, at disse rapporter er offentligtgjort. Selvfølgelig bliver de rapporter offentligtgjort. Regeringen og Socialdemokratiet ved jo også, hvad de vil, og tromler tingene igennem alligevel, så det spiller jo ingen rolle. Det spiller jo heller ingen rolle, hvad der står i rapporterne, og det gør det heller ikke i forhold til, hvad Socialdemokratiet har sagt under valgkampen, fordi man jo her i dagsordenen har markeret, hvordan ens holdning er i virkelighedens verden.

Men det virkelig udemokratiske består jo i, at man vedtager tingene, før beslutningsgrundlaget er lagt frem, sådan at andre kan blande sig i debatten. Nu har jeg ikke nogen forestilling om, at Socialdemokratiet ønsker en særlig grad af mindretalsbeskyttelse; det har det parti aldrig stået for. Men alligevel synes jeg, det er utroligt. Hvorfor skal det her tordnes igennem på den facon? Hvorfor i alverden kunne man ikke have taget en almindelig proceduremæssig behandling?

Når jeg specielt kigger på Socialdemokratiet, så er det såmænd, fordi jeg godt kan forstå en

[Lone Dybkjær]

regering, der gerne vil have det her igennem let og smertefrit. Det kan jeg såmænd udmærket godt forstå, når man nu gerne vil have den forbindelse. Men jeg synes ikke, en opposition skulle gå på den galej. Folkestyret fungerer jo også, fordi man skulle have en ordentlig opposition og en opposition, der var i stand til at stille nogle spørgsmål til det, regeringen lægger frem, inden man går ind i beslutningerne, dvs. til alt materialet er lagt frem.

Derfor bliver spørgsmålet: Hvorfor i alverden skal det her foregå så hurtigt? Hvad er egentlig begrundelsen for, at vi skal jage det her igennem? Vi kan bruge timevis og timevis på små bitte åndssvage beslutninger på 100, 200 eller 300 kr. Det kan vi tale om her i salen i dag, men når det drejer sig om 20 mia. kr., så skal vi se at få det pjasket igennem, for det skal sandelig ikke diskuteres nogen steder.

Jeg synes, det er fuldstændig urimeligt, at nogle beslutninger, som man faktisk godt kunne tage en bred, folkelig debat om, dem afskærer man en bred, folkelig debat om. Det er jo ikke debat for debattens skyld; det er altså debatten, inden beslutningen træffes. Det er den debat, der er interessant. Det er jo ikke debatten bare for at stå her og snakke, når man alligevel ikke kan ændre noget som helst på nogen ting. Derfor kan jeg ikke forstå, hvorfor Socialdemokratiet absolut skulle have lagt det her frem på denne facon. Det er overhovedet ikke nødvendigt.

Man kunne sagtens have givet de signaler uden, og man behøvede ikke at have truffet de endelige beslutninger på nuværende tidspunkt; der havde så været lejlighed til en ordentlig debat og frem for alt en ordentlig afprøvning af, om det grundlag, der nu ligger for beslutningen, også er godt nok. Og med al respekt for det gode system og apparat, som jeg jo selv kender udmærket, vil jeg sige, at det er nu meget sundt, hvis man også har nogle mennesker udefra til at vurdere tingene.

Så skal jeg til slut sige, at selvfølgelig skal man også gå ind i en ordentlig dialog med de mennesker, det vedrører. Det er mange mennesker, det vedrører. Jeg ved godt, at når man skal lave store anlæg, så kommer det til at gå ud over nogle. Det mindste, man kan sørge for, er, at det er en rimeligt anstændig behandling.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

De fredelige tilstande har dog fortsat deres rimelige placering også her i folketingsalen. Jeg blev lidt angst for armbevægelserne undervejs, men vil alligevel gøre to bemærkninger, da fru Lone Dybkjær nu henvendte sig direkte til min person.

For det første vil jeg sige, at man vel ikke kan bebrejde Socialdemokratiet at lave en aftale med regeringen for at få Socialdemokratiets politik igennem. Undskyld, jeg siger det. Sidste år den 7. april besluttede vi i Socialdemokratiets hovedbestyrelse – det er et lille års tid siden – at en kombineret forbindelse ville være vor politik. Det skulle ske på ordentlige miljømæssige vilkår, og det skulle ske på en sådan måde, at det fremmede udviklingen, som mange her i salen jo også har talt for.

Det er omridset af en sådan mulighed og af en sådan aftale, der nu ligger på bordet, og det synes jeg da er fornuftigt politisk arbejde.

Fru Lone Dybkjær havde bemærkninger om miljøet, som jeg ved der er andre der vil gå ind på. Men jeg vil alligevel godt gøre en ekstra bemærkning om udviklingsspørgsmålet, som fru Lone Dybkjær også havde nogle interessante sammenligninger med. Det var alt lige fra legetogsalderen til – ja, der var andre smukke billeder.

Jeg vil godt spørge den nuværende formand for Hovedstadens Udviklingsråd – jeg så, han var her lige før – om han ikke finder, at der er interessante og spændende udviklingsperspektiver i netop den faste forbindelse mellem København og Malmø, og om han ikke kan bekræfte, at Hovedstadens Udviklingsråd meget, meget længe har set forbindelsen mellem på den ene side beslutningen nu om Øresundsforbindelsen og på den anden side mulighederne for at få gang i udviklingen af beskæftigelse og dynamik i erhvervslivet. Det synes jeg man skylder os et svar på.

Og så synes jeg, at fru Lone Dybkjær burde have nævnt, at der i forslaget om motiveret dagsorden udtrykkeligt er sagt, at anlægget skal respektere, at der samlet sker en forbedring af miljøet i hovedstadsområdet.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**



[Arne Melchior]

Som det vil erindres, var Det Radikale Venstre i sin tid modstander af beslutningen om fast forbindelse over Storebælt.

Hvis verden ikke bestod af andet end faste forbindelser, så kunne man næsten anbefale, at Det Radikale Venstre om nogen tid på ny indtræder i regeringen, for så er jeg sikker på, at man lige så loyalt vil følge den beslutning, der nu træffes om Øresund, som det lykkedes regeringen inklusive den meget dygtige miljøminister fru Lone Dybkjær – som jeg tillod mig at rose, også mens hun var miljøminister – og hendes kolleger af radikale ministre at følge beslutningen om en fast forbindelse over Storebælt.

Det, der får mig herop, er fru Lone Dybkjærs anvendelse af ordet »miljøvenlig«. Jeg ved ikke, om CD er det mest miljøvenlige parti; det kommer an på, hvad man lægger i ordet »miljø« og ikke mindre i ordet »venlig«.

Jeg vil dog hævde med et citat fra general Montgomery fra en helt anden sammenhæng, at vi er second to none. Vi er fuldt så interesse-rede – og jeg sagde det udtrykkeligt i min tale før – i et prima vand-, land- og luftmiljø i Danmark, og vi er tilfredse med, at Danmark vel har Europas strengeste regler på dette område; og vi har aldrig bekæmpet det.

Men det at være venlig giver jo ikke noget i sig selv. Det er rart, og det er bedre at være venlig end at være uvenlig. Men der skal jo fornuftige handlinger til, og graden af venlighed har altså ikke noget at gøre med deklamationer eller med planer, som alligevel ikke kan opfyldes. Men det har også lidt at gøre med realistisk målsætning.

Når fru Lone Dybkjær ganske forståeligt harcelerer over dette med de miljømæssige belastninger, der, som der står i dagsordenen, skal mindskes mest muligt, så skal det jo forstås sådan, at det altså er fra 0,02 promille til 0,01 promille – noget i den marginale størrelsesorden. Tænk, hvor mange dyre- og plantearter naturen selv har udryddet i årenes og årtusindernes løb.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Jeg vil gerne sige, at i den ordførertale, jeg kom med, gjorde jeg klart opmærksom på de belastninger, der vil være i miljøet, for jeg mener, det er rimeligt, når man skal diskutere miljøproblemerne, at man så er åben og erkender, at der er problemer, der skal løses, og at der er

forskellige muligheder for at løse dem. Og det mener jeg. Hvad skulle vi ellers gøre som et åbent parti? Det er jo det, vi gerne vil.

Den tale, vi hørte her fra fru Lone Dybkjær, gik måske mere på Socialdemokratiet end på det, vi taler om i dag. Jeg vil have lov til at henvise til et statusnotat af 10. september 1990 – det er et stykke tid tilbage – og sige: Hvad sagde fru Lone Dybkjær dengang, og hvad siger hun så nu? Og det er for at sætte de udtalelser, der kan være, og den sammenhæng, der er i tingene, i relief.

I det beslutningsnotat gør man i hvert fald opmærksom på, at en fast forbindelse ved Kastrop vil give hovedstadsområdet en mere central beliggenhed og dermed sandsynligvis virke befordrende på erhvervslivet, turismen m.m. Det var i hvert fald det, der stod i statusnotatet.

Videre i statusnotatet diskuterer man de forskellige forbindelser, og dér gennemgår man selvfølgelig de mange forskellige muligheder, der er med jernbanetunnel osv., og konkluderer til sidst i punkt 5: »På denne baggrund foregår der for øjeblikket mellem danske og svenske trafikministre en klargøring af de politiske problemer i relation til en kombineret forbindelse.«

Endelig – og det er jo også vigtigt at få det klaret af – kunne man på daværende tidspunkt konstatere, at »de overordnede miljøundersøgelser allerede er foretaget. En regeringsbeslutning om arten af forbindelsen behøver derfor ikke afvente nye undersøgelser«.

At man så fik de nye undersøgelser, synes jeg er helt i orden, det vil jeg gerne sige; men de behøvedes ikke. Men hvornår skulle de miljørapporter foreligge? Det er jo meget afgørende også her. Jeg vil ikke sige, der foreligger en aftale, men en tilkendegivelse, og der står her: »Senest i forbindelse med fremlæggelsen af et anlægslovsforslag i Folketinget vil der ske en samlet offentliggørelse af undersøgelsen«.

Mig bekendt er der ikke forelagt et anlægsforslag endnu.

(Kort bemærkning).

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

Jeg følte ligesom min partifælle hr. Løvig Simonsen, at fru Lone Dybkjærs indlæg mere gik på Socialdemokratiet, end det netop gik på Øresund. Derfor vil jeg da også helt stilfærdigt spørge fru Lone Dybkjær, om fru Lone Dyb-

[J. K. Hansen]

kjær aldrig i den tid, hun sad i regeringen, har drøftet denne sag i et eller andet regeringsudvalg. Det må da have været tilfældet. Med det kendskab jeg har til, hvordan udvalgene i regeringen er sammensat, må fru Lone Dybkjær da have været med i nogle drøftelser.

Vi bemærkede naturligvis alle sammen fru Lone Dybkjærs indlæg i valgkampen om en fast forbindelse over Øresund. Måske havde fru Lone Dybkjær i tankerne, at hun ville træde ud af regeringen – hvad ved jeg? – og det var en af grundene til det. Men altså, fru Lone Dybkjær må dog have drøftet denne sag, når nu man taler om, at man er holdt udenfor. Så jeg kan altså ikke forstå, at man kan have siddet i hvert fald hele det sidste år i regeringen uden at have drøftet denne sag.

Må jeg så komme med en bemærkning til det, som fru Lone Dybkjær sagde om, at man også bør tale med de mennesker, det går ud over. Jeg er helt sikker på, at det er Tårnbyområdet, fru Lone Dybkjær hentyder til, og jeg ved i hvert fald, at vi i Socialdemokratiet har talt en hel del med menneskene ude i Tårnby, og vi drøfter fortsat gerne med dem, om vi kan finde nogle løsninger, hvor de bliver generet mindre.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Til hr. Arne Melchior vil jeg gerne sige, at det er rigtigt, at jeg som miljøminister prøvede at administrere beslutningen om Storebælt så loyalt, det overhovedet var muligt. Det følte jeg var min opgave, da jeg sad i regeringen.

Til hr. Nyrup Rasmussen vil jeg sige, at selvfølgelig er det o.k. for Socialdemokratiet at få Socialdemokratiets politik igennem. Jeg troede bare, at Socialdemokratiets politik også var en miljøpolitik. Og det fremgår helt klart af dagsordenen, at det er det ikke.

Det, at miljøet i hovedstaden skal tilgodeses, tilgodeser altså ikke hele miljøet. Miljøet i hovedstaden er ikke hele Danmark, og det er sådan set totaliteten, vi går efter. Vi går efter Øresund, vi går efter Østersøen, vi går efter luftforurening, og vi går efter miljøet i hovedstaden osv. Og jeg læste klart op af dagsordenen. Der står om miljøet, at det skal generes mindst muligt, mens regeringen virkelig har snor i det med økonomien: der skal i hvert fald ikke statsudgifter til. Og så skal jeg love og garantere for, at det ikke kan komme til at hænge sammen, med-

mindre trafikken øges. Og så går det ud over miljøet.

Selvfølger kan man sige, at det generes mindst muligt under de forudsætninger, der er, nemlig at økonomien går forud for alt. Men lad dog så være med i valgkampen at sige noget om, at miljøet går forud for alt.

Jeg har jo skrevet offentligt og sagt offentligt, at jeg sad i et regeringsudvalg. Det sagde jeg også i mit første indlæg. Også som regeringsmedlem var jeg med til at klargøre beslutningsgrundlaget for en sådan kombineret forbindelse. Der er dog et par ting, jeg godt vil understrege: Rapporterne var ikke færdige, da Det Radikale Venstre trådte ud af regeringen. Vi vidste noget om de rapporter, men de var ikke færdige, og derfor vidste vi også, at der ville være problemer med økonomien. De var altså ikke klaret, og derfor er det jo fint, at disse miljørapporter kommer senest med en anlægslov.

Det, der er afgørende, er, at der ikke er en anlægslov – rapporterne er dog kommet – men der er en aftale. Normalt ville proceduren dog være, at man fremlagde en anlægslov, og så tog man en diskussion, og så lavede man en aftale.

Derfor er der ikke noget fordækt eller skjult i det. Jeg har sagt, at jeg sad i det regeringsudvalg, og jeg har sagt, hvad proceduren i det regeringsudvalg var.

Jeg har oven i købet i den socialdemokratiske avis skrevet, at der var en dobbeltprocedure, nemlig at jeg som miljøminister varetog nogle interesser i sammenhæng med miljøet og en klargøring af beslutningsgrundlaget, og at den radikale gruppe i øvrigt korresponderede med regeringen som sådan om hele beslutningsgrundlaget.

Der er ikke noget fordækt eller hemmeligt i det. Det afgørende er, at rapporterne ikke var færdige, anlægsloven var ikke udarbejdet, og det er derfor, vi kan sige, som vi kan i dag.

I øvrigt vil jeg gerne sige, at Det Radikale Venstre markerede under debatten i januar 1990, at vi var tilhængere af en fast forbindelse, men naturligvis ikke for enhver pris. Miljøet skulle gå forud for økonomien.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Hr. Nyrup Rasmussen sagde, at man ikke skulle bebrejde Socialdemokratiet, at det gennemfører Socialdemokratiets politik. Jamen

[Gade]

det tror jeg heller ikke nogen har gjort. Vi har da i hvert fald ikke.

Det, vi er dybt bekymrede over, er, at Socialdemokratiets og Venstres og De Konservatives og CD's politik er den samme. Det er det, der bekymrer os, for det betyder, at Socialdemokratiet og de andre partier – regeringspartierne og CD skal jo have lige så meget skældud i den her debat – ikke har forstået, at i 1990'erne og på den anden side af år 2000 skal miljøet have førsteprioritet, og at vores erhvervsudvikling skal være dynamisk og satse på ren teknologi. Det bekymrer mig, at Socialdemokratiet og De Konservative og CD er enige om den forkerte dagsorden.

Må jeg så godt sige til hr. Nyrup Rasmussen, at det, jeg har hæftet mig specielt ved angående Socialdemokratiet, er, at Socialdemokratiets formand, hr. Svend Auken, har sagt efter sidste valg, hvor vi desværre fik denne regering, at fra nu af indgås der ikke forlig bag lukkede døre mellem Socialdemokratiet og den her regering, fra nu af bliver sagerne lagt frem her i salen.

Jeg vil godt indrømme, at jeg tog det for pålydende. Jeg troede ikke bare, det var en smart bemærkning for journalisternes skyld og for tv's skyld. Jeg troede, det stod til troende, og det er jeg ked af at det ikke gjorde.

(Kort bemærkning).

**Niels Helveg Petersen (RV):**

Jeg er sådan helt tilfældigt i dag faldet over en udtalelse af hr. Løvig Simonsen i Ny Dag, mandag den 18., på side 14, under overskriften »Falster rundt«. »Socialdemokratiet regerer Danmark«, står der. »Vi kommer med forslagene, og de andre tilslutter sig vore forslag.«

Jeg synes, det hører med til dagens debat, at det altså er hr. Løvig Simonsens opfattelse af den politiske situation.

Hr. Nyrup Rasmussen spurgte mig om mit syn på en fast forbindelse over Øresund. Det kan jeg gøre meget klart: Jeg er tilhænger af en fast forbindelse over Øresund. Det har jeg altid været under én ganske bestemt forudsætning, eller skal vi sige to bestemte forudsætninger: at det miljømæssigt var i orden, og at det økonomisk var i orden. Det lidt kedelige er, at selv et menneske med god vilje over for denne sag er aldeles ude af stand til i dag at gøre op, om det er tilfældet.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Jeg er utrolig glad for, at også hr. Niels Helveg Petersen læser Ny Dag af og til. Det er en udmærket avis; den er også socialdemokratisk.

Må jeg så have lov til at vende tilbage til fru Lone Dybkjær. Jamen jeg har ikke afvist, at fru Lone Dybkjær selvfølgelig har haft kendskab til disse ting, slet ikke, for det er jo naturligt for en minister, når der i det her statusnotat står, at det er fra Miljøministeriets Departement, 5. kontor. Det, jeg fastholder, er, at ministeren på baggrund af det statusnotat var klart vidende om, at det, man foretog sammen med svenskerne, var en sondering vedrørende den kombinerede forbindelse.

Jeg kan ikke se, at miljøministeren har sagt: Jeg ønsker også den borede tunnel diskuteret og undersøgt, så vi kan sammenligne det, når de rapporter foreligger. Det kan jeg ikke se, og det mener jeg faktisk var den daværende miljøministers ansvar, således at de to ting kunne ligge på bordet i dag.

Det andet, jeg fastholder, er, at når man i statusnotatet siger, at man senest vil fremlægge miljørapporterne ved anlægsloven, så må fru Lone Dybkjær da klart konstatere, at det, der er sket her, er en forbedring, for de kom lang tid før anlægsloven. Jeg skal ikke sige, at det ville fru Lone Dybkjær ikke også have gjort som miljøminister, slet ikke. Jeg siger bare, at det er det, vi har sørget for.

Og så det sidste, at man aldrig skal drage forhastede konklusioner. Jeg er enig. Når vi siger det i dagsordenen i dag angående miljøet, så vil jeg gerne sige til fru Lone Dybkjær, at i min ordførertale gjorde jeg opmærksom på miljøklausulen i forhold til de aftaler, der skal laves med Sverige. Det, vi har gjort her, er at tydeliggøre, at anlægsopgaver af denne art har miljømæssige påvirkninger.

Da fru Lone Dybkjær den 16. september sidste år – dette statusnotat er fra 10. september – var sammen med Kommunernes Landsforening, gjorde fru Lone Dybkjær ifølge de personer, der var til stede, det helt klart, at den kombinerede Øresundsforbindelse ingen negativ betydning havde for vandmiljøet, men derimod sandsynligvis ville bevirke en vis øget luftforurening fra transportsektoren. Men det var, konkluderede den daværende minister, ikke noget problem, for det kunne løses ved at re-

[Løvig Simonsen]

ducere den samlede danske luftforurening tilsvarende.

Jeg er helt enig, fru Lone Dybkjær.

**Nyrup Rasmussen (S):**

Det var hr. Gade, der kaldte mig herop. Hr. Gade gjorde sig betragtninger om hr. Svend Auken's tidligere udtalelser.

Jeg vil gerne sige, at jeg tror, at hr. Gades erindring er forkert. Det, hr. Svend Auken og jeg selv og andre i Socialdemokratiet har givet udtryk for, er, at når vi har så svag en regering, som vi har, så må vi et meget, meget langt stykke ad vejen have de fleste ting direkte ned i salen. Men det forhindrer da ikke, hr. Gade, at hvis vi bliver indbudt til forhandlinger, drøftelser eller møder, så kommer vi.

Mig bekendt gælder det samme for SF. Hr. Gade kan erindre, at SF og vi forleden drøftede, hvordan det skulle gå med forhandlingerne omkring dagpenge og uddannelse, og jeg kan da bekræfte hr. Gade i, at hans kolleger har deltaget i lige så mange møder bag lukkede døre om den sag, som vi har for vort partis vedkommende.

Og skulle det komme til spørgsmålet om, hvem der har aftalt hvad med hvem og hvornår, så erindrer jeg mig da også aftaler om eksempelvis dagpenge, som hr. Gades parti har indgået med regeringen, endda dagpengeaftaler, der har givet ganske store problemer for a-kasserne. Her tænker jeg på a-kassernes selvstændige ansvar.

Det, der må være afgørende, hr. Gade, er ikke så meget aftalekompleksets deltagere, men dets indhold.

Til hr. Niels Helveg Petersen vil jeg gerne sige, at jeg var glad for bemærkningerne. Jeg har sådan set kun et spørgsmål til hr. Niels Helveg Petersen: Hvad er det egentlig i den dagsorden, der her er foreslået, som støder hr. Niels Helveg Petersen? Jeg koncentrerer mig om to af de bemærkninger, der er indeholdt i dagsordenen.

For det første hedder det, at beslutningen skal sikre, at der samlet sker en forbedring af miljøet i hovedstadsområdet. Hr. Niels Helveg Petersen: Hvad kan man forlange mere?

For det andet sagde hr. Niels Helveg Petersen, at han var usikker på økonomien. Så må jeg henvise til det punkt i dagsordenen, hvor der står, at de samlede omkostninger ved anlæg og drift af forbindelsen dækkes ved afgifter på

trafikken, og at der ikke påføres staten nye udgifter herved.

Hvad kan man forlange mere? Hvad er det, hr. Niels Helveg Petersen mere skal have på bordet, før hr. Niels Helveg Petersen som formand for Hovedstadens Udviklingsråd også synes, at beslutningen her principielt må trække i den rigtige retning?

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg har endnu to korte bemærkninger. Derefter vil jeg henstille, at vi vender tilbage til talerækken.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg skal ikke svare for hr. Niels Helveg Petersen.

Noget af det, man kunne forlange, var, at økonomien ikke gik forud for miljøet, og det gør den rent faktisk i den dagsorden, som Socialdemokratiet er med til at vedtage, sådan som jeg også påpegede det i min ordførertale. Det, der er katastrofen, er, at økonomien er fastlåst, mens miljøbelastningen bare er mindst muligt. Og man ved jo godt, hvad det går ud over, når det ene er fast og det andet flyder.

Så vil jeg gerne til hr. Løvig Simonsen sige: Jamen det er rigtigt, at vi arbejdede med en vej og jernbaneforbindelse. Jeg har jo sagt, at det var den, der skulle afklares. Jeg vil også godt sige, at der sideløbende med det i den radikale gruppe var ønsket om, at også jernbanetunnelen blev undersøgt. Til det er at sige, at den er utrolig meget mindre kompliceret at undersøge end den kombinerede forbindelse, og derfor ville det være noget, der kunne undersøges efterfølgende.

Når K og V i regeringen så stærkt gik ind for at undersøge den kombinerede forbindelse, så var det efter pres fra Socialdemokratiet. Socialdemokratiet havde ganske rigtigt sagt, at det var den forbindelse, de ville have, og ikke en jernbanetunnel.

Så vil jeg godt sige om problemerne med miljørapporternes offentliggørelse, at hr. Løvig Simonsen ved jo udmærket godt, at jeg offentliggjorde alle rapporter, så snart de kom. Men o.k., lad os bare så lidt mistanke, hvis man kan gøre det. Det er da helt i orden, ikke?

Det, der er problemet, er, at nu indgås aftalen altså, før anlægsloven er lagt frem, før beslut-

[Lone Dybkjær]

ningsgrundlaget er i orden – i hvert fald for os andre, vi kender det ikke.

Så vil jeg godt om mine udtalelser på Kommunernes Landsforenings møde sige, at jeg sagde: Det kan godt lade sig gøre at sikre miljøet, både luftmiljøet og vandmiljøet, men så kommer det bare til at koste penge.

Det er derfor, jeg så stærkt understreger, at det godt kan lade sig gøre at sikre miljøet, men det har en pris, og den pris betyder, at det ikke er økonomisk bæredygtigt. Det er hele sagen, for så skal der væltes så meget over på jernbaneforbindelsen, at det ikke lader sig gøre med hensyn til bilerne.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Til hr. Nyrup Rasmussen: Min hukommelse kan godt svigte. Det kan jo være, at det slet ikke er hr. Svend Auken, men en anden fremtrædende socialdemokrat, der har sagt det. Men substansen står nok ved magt. Vi har ikke noget imod, at der forhandles med regeringen – naturligvis ikke – og med andre partier. Det er man jo nødt til. Det, jeg troede lå i udtalelsen, var en advarsel mod et forløb som det, vi har set, hvor papirerne ikke var offentliggjort, hvor selv Socialdemokraterne, da de skulle tage stilling, ikke kendte papirerne i deres fulde konsekvens, men kun kendte et sammendrag, hvor vi andre slet ingenting vidste, hvor der ingenting lå på Folketingets bord, og hvor befolkningen ingen chance fik, hverken i resten af Danmark eller på Amager.

Jeg troede, at det var det, Socialdemokratiet sagde, at det ville man ikke være med til. Jeg skal forsikre, at den slags ting vil vi ikke være med til fremover, heller ikke i et fremtidigt samarbejde med Socialdemokratiet.

Jeg synes egentlig det kunne lyde, som om hr. Løvig Simonsen synes, at den tidligere miljøminister skulle have lagt en alternativ plan frem om en boret tunnel. Hvis hr. Løvig Simonsen mener, at den tidligere miljøminister skulle have gjort det, hvorfor mener hr. Løvig Simonsen så ikke, at den nuværende miljøminister skal gøre det, så vi har det som beslutningsgrundlag?

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Hr. Løvig Simonsen har ordet for en sidste kort bemærkning i denne omgang.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Jeg vil gerne sige til fru Lone Dybkjær, når vi taler om de forskellige muligheder, der foreligger – det er også et svar til hr. Gade – at da man satte disse undersøgelser i gang, så var det passende, at man også tog den mulighed med.

Så kan man sige: Jamen har det ikke også været diskuteret? Selvfølgelig har det det, for på statuspapirets side 2, pkt. 6, står der, at en biltogsløsning har været vurderet i 1970'erne. Derefter gennemgår man tingene og gør opmærksom på, at det bl.a. vil kræve et areal i størrelsesordenen 3 km på den ene led og 0,3 km på den anden, og til anlæg af en biltogsforbindelse mellem Malmø og København skulle der i givet fald findes plads på Amager.

Jeg vil gerne sige til hr. Gade – for nu ikke at glemme det – at vi i vores afdeling i Socialdemokratiet tog en debat allerede i foråret 1990 og vedtog en hovedbestyrelsesudtalelse, som også tilgik hr. Gade, og som for øvrigt også dengang fik hr. Gade til at reagere, så det var klart, hvordan vores indstilling var.

Det, det drejer sig om, er ikke, at hr. Gade ikke er enig i vores indstilling; det ved vi godt. Hr. Gade burde interessere sig for, at det parti, som formentlig støtter den dagsorden, der er kommet, i hvert tilfælde havde vist det hensyn at tage højde for det, som hr. Gade efterlyser i dag. Det gjorde fru Lone Dybkjær ikke, og det kan man ikke løbe fra.

Det andet, jeg skal sige i den forbindelse, er, at når vi taler om hele dagsordenen, så må det være klart for enhver, at når vi i punkt 1 siger, at vi vil have en forbedring af miljøet i Storkøbenhavn, så er det en forbedring. Men man kan ikke få alle miljøpåvirkninger væk, når det drejer sig om Øresund, og vi gør opmærksom på, at de skal være så små som muligt. Det er det, jeg hele tiden har forstået at fru Lone Dybkjær også forstår ved at være bæredygtigt, nemlig at man sørger for disse ting med hensyn til miljøet.

Jeg synes, at det er helt flot, at fru Lone Dybkjær i dag går ind i den her debat. Jeg vil bare sige, at det havde klædt fru Lone Dybkjær bedre, hvis det synspunkt var gjort gældende, da fru Lone Dybkjær var miljøminister.

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Fru Lone Dybkjær har ordet for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Hr. Løvig Simonsen overser én ting, nemlig at disse ting ikke forelå, da jeg var miljøminister. Hr. Løvig Simonsen kan godt komme frem med alle sine statusnotater fra september 1990. Der var et liv efter dette, hr. Løvig Simonsen. Men der var også det, at vi faktisk ikke var i regering mere end to måneder efter det. Det vil sige, at der var tale om en proces, der var i gang.

Noget af det, der virkelig vanskeliggjorde denne proces, var Socialdemokratiets klare melding om en kombineret forbindelse. Det ville naturligvis sige, at man med K og V, som også var tilhængere af en kombineret forbindelse, hele tiden skulle slås. Det var sådan set det, der var klarlagt ved disse notater, også hvordan det var med hensyn til den jernbaneforbindelse. Der var ingen tvivl i den radikale gruppe om, at denne forbindelse skulle undersøges og vi var ved at lave det, og derfor kan vi også godt melde det ud i regeringen.

Så kan man godt sige, at det skulle vi have gjort meget før. Der er så meget, vi skulle have gjort meget før, men hr. Løvig Simonsen ved jo udmærket godt, hvad realiteterne er i Folketinget.

Socialdemokratiet kan da ikke løbe fra sit ansvar. Tænk, hvis Socialdemokratiet, inden de havde foretaget sig noget som helst med hensyn til at melde ud, havde sagt: Vi vil gerne have en boret jernbaneforbindelse undersøgt. Tror I så ikke, at det var blevet undersøgt? Hvorfor skulle Socialdemokratiet ikke stille nogle krav? Ganske vist var de kun 55 dengang, og nu er de 70, men alligevel. De kunne da godt have stillet nogle krav. Socialdemokratiet stillede ikke et eneste krav andet end den kombinerede forbindelse. Det er jo også den, I er interesseret i. Jeg synes, at det er helt o.k. Det, jeg ikke synes er o.k., er, at der ikke er nogen miljøgaranti, for det er der ikke. Der er derimod en økonomigaranti, og I ved i Socialdemokratiet udmærket godt, at økonomien i dette ikke hænger sammen. Der er dårligere forrentning i alle mulige andre projekter, der er længere afskrivningstider, og de takster kan ikke bære det uden offentlige tilskud. Hvis ikke der kommer offentlige tilskud, og det står der jo klart at der ikke skal, så bliver miljøet forringet, for det er den eneste måde at billiggøre det her projekt på.

Derfor er der elastik i miljøet og fast snor i økonomien, og det er det, der er det sørgelige ved Socialdemokratiet i denne sammenhæng.

Jeg vil kun sige, at jeg ikke er forbløffet over K og V. De har såmænd aldrig lagt skjul på det. Jeg ved udmærket godt, hvor vanskeligt det var at samarbejde med K og V om miljøproblemer, da jeg sad i regeringen. Jeg bebrejder ikke K og V noget som helst. De har ikke forandret noget som helst. Jeg bebrejder kun et Socialdemokrati, der kører en valgkamp på det, der i virkeligheden er en falsk tese: Miljøet går forud for alt. Miljøet er overhovedet ikke gået forud for alt. Så skal man bare lade være med at sige, at man vil det. Man kan sige, at det skal være med rimelige hensyn og alt muligt andet. Det er sådan set o.k. Men lad være med at sige det andet. Det er simpelt hen ikke sandt.

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Hr. Tommy Dinesen har ordet for en kort bemærkning, og derefter vender vi tilbage til talerrækken.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

At Socialdemokraterne får bebrejdelser i denne sag, er måske svært at forstå, det skal jeg ikke kunne sige noget om. Men jeg kan da godt tage lidt af forhistorien.

Da nogle i sin tid vedtog, at man skulle have en fast forbindelse over Storebælt, blev der sagt til SF og De Radikale: Det er jeres skyld, at vi nu får den her kombinerede forbindelse over Storebælt, fordi I ikke var tidligt nok ude med at sige, at I ville have en boret tog tunnel.

Vi gjorde det i SF, at vi for 2-3 år siden vedtog, at vi ville have en boret tog tunnel under Øresund. Og fra denne talerstol har både hr. Bilgrav-Nielsen og jeg sagt til Socialdemokraterne: Har I nu lagt mærke til, hvad vi siger? Og man har så siddet og sagt: Ja, det er udmærket. Man har endda rost SF for, at vi gik ind for en boret tog tunnel. Og hvad ser vi så i dag?

Det er da i orden, at man har vedtaget noget andet i Socialdemokratiet, men jeg føler stor skuffelse over, at man er kommet derhen, når man selv har rost SF. En boret tog tunnel er den rigtigste løsning, det ved alle. Og det er dér, skuffelsen for os ligger. Det er der ingen tvivl om. Derfor kommer bebrejdelserne også til jer herfra.

**Lysholm Christensen (KRF):**

Der er flere gode grunde til en fast forbindelse på tværs af Øresund. Der er nogle trafikale, og der er nogle miljømæssige.

Først de trafikale: Der er mulighed for bedre persontransport. Der er mulighed for hurtigere og mere smidig godstransport. Der er mulighed for en bedre forbindelse fra Kastrup Lufthavn og forbedring af Københavns nærtrafik osv. Der er også en tættere sammenkædning af Skandinavien, de nordiske lande, ved en forbindelse tværs over Øresund. Det var de trafikalt gode grunde.

Og så er der nogle miljømæssigt gode grunde: Færgetrafikken vil fortsat være forurenende, selv efter skærpede miljøkrav. En fast forbindelse vil være medvirkende til flytning af godstransport til skinner på lange strækninger; altså mindre ressourcekrævende og mindre forurenende transport.

Så der er en hel del gode grunde til, at man etablerer en fast forbindelse på tværs af Øresund. Det er altså et principielt ja fra Kristeligt Folkeparti til en fast forbindelse på tværs af Sundet.

Men hvilke krav skal man så stille til en sådan forbindelse? Mener vi noget med tilslutningen til principperne i Brundtlandrapporten – det gør vi, og det håber vi i øvrigt også at Socialdemokratiet og regeringspartierne gør – så er det en bæredygtig løsning, vi skal have etableret. Og det betyder, at det er en miljøskånsom løsning, og det betyder også, at det er en forbindelse, som tilskynder til ressourcemæssig og miljørigtig transport, specielt når det gælder godstransporten.

Nu har vi så fået en rapport, som siger noget om miljøbelastningen ved en kombineret broforbindelse. Vi læser tydeligt, at en sådan forbindelse vil have nogle uheldige konsekvenser for vandmiljøet, for dyrelivet, for fiskebestanden, ilt, saltindhold, gennemstrømning osv. Der er en række forhold, som vi finder yderst betænkelige omkring miljøet, når det gælder den kombinerede broforbindelse.

En tunnelloøsning vil derimod være næsten neutral, i forhold til vandmiljøet i hvert fald. Men her er det netop, kritikken sætter ind, også for vores vedkommende: Vi finder ikke, at tunnelloøsningen er tilstrækkeligt undersøgt. Den har ikke ligget på bordet som et reelt alternativ her i debatten og har heller ikke ligget bag be-

slutningsprocessen, som den er foregået i Socialdemokratiet og regeringspartierne. Der har ikke været noget reelt alternativ, for tunnelloøsningen har ikke været udførligt beskrevet og undersøgt.

Det var først det med miljøet. Dernæst er det kravene til trafik, trafikkonsekvenserne af en fast forbindelse.

Vi mener, at en sådan forbindelse skal være fremtidsrettet, især med henblik på godstransporten. Vi leder forgæves efter nogle overvejelser og beslutninger om godstransporten over lange afstande på længere sigt.

Vi ved vel alle, at i løbet af nogle få år vil vi formentlig blive stillet over for nogle begrænsninger i vejtransporten i Europa. Det er på længere sigt uacceptabelt, at de mange tunge lastvognstog nedslider vort vejnet, giver luftforurening og støjforurening. Vi vil formentlig blive mødt med nogle begrænsninger i den tunge vejtransport de kommende år. Altså godstransporten skal i højere grad lægges over på jernbane. Men vi leder forgæves efter nogle konsekvensberegninger omkring dette forhold i det materiale, der er lagt frem.

Folketinget har netop i dag vedtaget en dagsorden om en indsats, som det hedder, der sikrer, at jernbanen og de kollektive trafiksystemer får en stigende andel af gods- og persontransporten. Jeg leder forgæves efter en kobling mellem denne dagsorden og disse planer om en kombineret vejforbindelse.

I den sammenhæng vil jeg stille et konkret spørgsmål til trafikministeren: Hvilke konsekvenser får det for rentabiliteten i den planlagte kombinerede forbindelse, når langt større godsmængder tvinges over på jernbane i løbet af nogle år? Hvor har vi beregningerne på konsekvenserne af dette forhold ved den kombinerede forbindelse? Jeg tvivler på, at økonomien er i orden, når disse konsekvenser viser sig om nogle år.

Man burde i den forbindelse have gjort sig nogle overvejelser og nogle beregninger omkring afgifter på vejtransport, nogle overvejelser omkring krav til brændstof og til udstødning både fra lastbiler og fra personbiler.

Jo, Kristeligt Folkeparti er dybt bekymret på miljøets vegne, når det gælder den faste forbindelse på tværs af Øresund. Vi finder ikke, at beslutningsprocessen har været grundig nok. Vi savner først og fremmest nogle alternative be-

[Lysholm Christensen]

regninger på en tunnelforbindelse. Derfor kan vi ikke stemme for den af Socialdemokratiet og regeringen foreslåede dagsorden.

Vi støtter naturligvis den dagsorden, vi har været med til at foreslå sammen med SF og Det Radikale Venstre. For os er hovedpunktet, som også andre har været inde på det, at den løsning, vi finder frem til, skal være i orden både miljømæssigt og økonomisk. Disse to forhold finder vi ikke tilstrækkelig belyst, som sagen ligger nu, og derfor bør afgørelsen om, hvilken forbindelse vi skal have, udsættes, indtil disse ting bliver belyst yderligere.

#### Miljøministeren (Per Stig Møller):

Hr. Gade var så venlig at starte med at citere en artikel, jeg havde i Politiken for nylig, og som indledtes med ordene: »En drøm er gået i opfyldelse«. Det er selvfølgelig også en drøm, der går i opfyldelse, den dag vi har fået bygget Øresundsbroen.

Det er en drøm, som vi konservative har haft siden omkring 1660, og det er en drøm, som vi gerne står ved. Vi ønsker at have en national, en nordisk forbindelse over Øresund. Vi ønsker at knytte forbindelsen til vore broderfolk, så det er lettere for dem at have kontakt til Danmark. Vi ønsker også, at hovedstadsområdet skal være et kraftcenter og skal være i vækst, og vi vil gennem denne Øresundsbro opnå dette.

Der er blevet rejst tvivl om, hvorvidt en bro gør det. Det findes der givetvis ikke ret mange undersøgelser af, men jeg er da i hvert fald glad for at kunne konstatere, at andre har samme opfattelse af nødvendigheden af at gøre hovedstadsområdet til et vækstcentrum, en nøgle ved Østersøen. Jeg skal tillade mig at citere fra Folketingstidende 1989-90, anden samling, sp. 4339, 11. januar 1990:

»Der er faktisk nogle perspektiver i tanken om en Ørestadsregion. Jeg skal ikke gøre selve begrebet Ørestad til et særligt nøgleord eller signalord i denne sammenhæng, men det er jo det, der bruges generelt. Malmø-Lund-København kunne f.eks. blive et dynamisk kulturelt center i Nordeuropa. Hvis vi tænkte lidt stort, kunne vi få en kulturakse Malmø-Lund-København-Berlin, eventuelt Hamburg.« – Så stort har jeg aldrig turdet tænke – »Vi kunne få et større, sammenhængende kultur-, uddannelses-, erhvervs- og beskæftigelsesområde, som vil blive en konkret brobygning mellem Norden og EF og Europa.«

Det var den radikale ordfører ved debatten om Øresundsbroen i fjor, og jeg er ganske enig med den radikale ordfører. Dette er visioner, som jeg synes er på deres plads i denne forbindelse. Hvis ikke vores område skal gå hen og blive en afsides region i Europa, så tror jeg nok, at vi skal komme videre med disse ting.

Men det er klart, at broen ikke gør det i sig selv. Det er for så vidt ikke nogen dyd at sørge for, at folk kan komme fra punkt A til punkt B og til punkt C, hvis der ikke er nogen grund til at stoppe i punkt B. Derfor er det selvfølgelig et led i hele hovedstadsregionens udvikling, men det er et nødvendigt led i udviklingen. Den sker ikke af sig selv, men den er fornøden, for at vi kan komme videre. Så jeg står ved, at det er en drøm, der her kan komme til at gå i opfyldelse.

Og så skal jeg kommentere nogle af de miljømæssige betragtninger, der har været.

Hr. Løvig Simonsen har bedt mig om at bekræfte, at der er overensstemmelse mellem den udarbejdede rapport og de bagvedliggende grundrapporter. Det er der, kan jeg bekræfte. Jeg kan endda sige, at på visse punkter har man for ikke at tage munden for fuld i retning af, hvor rimeligt, fornuftigt, miljømæssigt det kan laves, været i den underdrivende side i gengivelsen af de 1.400 sider. Man er altså ikke, når der var tvivl, gået opad, men gået nedad for ikke at give indtryk af, at man kan klare det endnu bedre, end man i forhold til de bagvedliggende rapporter må skønne at man kan.

Hr. Løvig Simonsen sagde, at vi jo er i gang med at forbedre Østersøen på så mange andre områder. Jeg synes, det er meget vigtigt at have dette punkt med. Vi er jo i gang med at forberede vandmiljøplanen for Østersøen 1992, vi er inde i hele samarbejdet, hvor vi jo sender penge over på den anden side af Østersøen, fordi vi siger, det giver mere miljø for pengene. Vi har forleden bevilget de første 5 mio. kr. til det, og det var jo selvfølgelig, fordi vi regnede med, vi fik en ganske væsentlig forbedring af vandmiljøet i Østersøen. Jeg tror, den vigtigste forbedring af vandmiljøet i Østersøen fremkommer ved rensning fra den anden side, og rensning vil ikke fra den anden side, vil det ikke hjælpe så forfærdelig meget, at vi løser vores problem her, heller ikke det miljørigtige broproblem.

Jeg er også enig med hr. Løvig Simonsen i, at de nødvendige afgravninger skal ske så skånsomt som overhovedet muligt. Vi vil i forbin-



## [Miljøministeren]

delse med anlægsloven nøje sørge for, at der kommer miljøstyring af både gravemaskiner og graveinstrukser, således at vi får et spild, der ikke overgår de 5 pct., som vi regner med vil kunne klares. Det er naturligvis, fordi vi vil sikre os, at miljøet bliver tilgodeset og beskyttet.

Det er også korrekt, som hr. Løvig Simonsen siger, at miljødebatten ikke er afsluttet med i dag – bestemt ikke. Jeg har netop sendt rapporten til alle Østersølandene, og det er naturligvis ikke for at fortælle dem, at debatten i øvrigt er afsluttet, men for at sige til dem: Værsgo, det er, hvad vi agter at gøre, og vi vil gerne høre jeres mening om det. Hvis I har nogen spørgsmål, har vi tid til at besvare dem nu. Og der vil være tid til det: der vil være både hele året 1991 og hele året 1992, og jeg går ud fra, at alle vil være i stand til at læse den oversatte rapport i løbet af den tid, der er til rådighed. Vi kan for så vidt diskutere miljø, lige indtil den sidste streg er tegnet og spaden er sat i jorden.

Miljøet bliver ikke sorteper. Vi kan jo se, at der på visse områder kommer forbedringer – det drejer sig jo desværre kun om menneskene – f.eks. med hensyn til støjen. Således slipper f. eks. 225 boliger i Nørrebro-Frederiksbergområdet for den støj, de har i dag. Der kommer mindre støj på de alvorligere linieføringer på Amager, der kommer bedre trafikforbindelser, som samler den støjgivende trafik, og der kommer luftforbedringer. I anledning af den tvivl, der har været om forholdet mellem færger og biler, kan jeg gøre opmærksom på, at der kommer et væsentligt fald i CO<sub>2</sub>-udslippet, som det fremgår af rapporten s. 109, selv med en forhøjet biltrafik og en formindsket færgetrafik.

I beregningerne er forudsat en røgrensning på færger, som vil reducere emissionen. Man tror, vi ikke har kunnet forudse røgrensning på færger, men det har vi selvfølgelig gjort. Der er forudset en røgrensning på færger, som vil reducere emissionen af oxider, svovldioxid og partikler med 50 pct. i forhold til i dag, men der er sandelig ikke forudset alle de forbedringer, vi kan forudse på bilerne. Der er ikke forudset, at man kommer frem til Californinormerne, men mon ikke vi har nået dem inden år 2010? Og der er slet ikke indregnet de forbedringer, vi så sent som i går leverede på EF's miljøministermøde med regler for diesellastbilerne; de er taget med, men ikke i det fulde omfang, som vi kan forvente efter beslutningen i går. Så man

kan nok sige, færgerne har fået, hvad der tilkommer dem, og bilerne har ikke fået de forbedringer, vi kan forvente af dem.

Hr. Gade mener, at der er noget galt med modelberegningerne for vandgennemstrømningen i Storebælt. Det mener han, fordi de er blevet kritiseret. Det er nu ikke alt, der er blevet kritiseret, der nødvendigvis er forkert, fordi det er blevet kritiseret. Vi har jo altså på Storebælt et internationalt ekspertpanel, som stadig væk på trods af kritikken siger, at Storebælts modelberegning er den bedste og mest avancerede, der kendes i dag, og som siger om kritikernes modeller, at det er dem, der er de primitive.

Men for at miljøet skal have enhver tvivl på sin side, er der jo netop sat nye undersøgelser i gang – de er blevet foretaget i januar og er ved at blive beregnet nu – af kritikken af disse modeller for vandgennemstrømningen, og det siger sig selv, at skulle der være noget galt med dem, vil vi selvfølgelig også i tide ændre vurderingerne af Øresund, og det vil sige også de nødvendige tiltag.

Jeg kan derfor heller ikke rigtig se, at hr. Gade kan have forstået fru Brundtland korrekt, når han siger, at vi andre ikke har forstået fru Brundtland korrekt. »Økologisk og økonomisk bæredygtigt« skrev jeg i artiklen i Politiken projektet viser sig at kunne være. Jamen en bæredygtig udvikling går jo netop ud på »udvikling«, det er faktisk det andet ord, og »bæredygtig« går ud på, at naturen kan bære det. Jeg ser, vi forstår hinanden. Rapporten går jo netop ud på at påvise, sådan som den ligger i dag, at det er bæredygtigt, at det kan lade sig gøre at forene dette ønske, den store drøm, som Det Radikale Venstre havde i fjor, og som jeg er enig i, med en skånsom, miljøvenlig, moderne bro, som jo oven i købet forbedrer vilkårene på mange områder.

Hvad angår naturområdet, skal jeg gøre opmærksom på, at vi har brugt 1,8 mia. kr. i dette forslag til miljøforbedringer af Saltholm og fuglelivet omkring Saltholm. 1,8 mia. kr. ville det have været dyrere, hvis vi skulle have fulgt SF's tanker fra 1973, for i 1973 ville SF nemlig have en storlufthavn på Saltholm. Den stemte vi naturligvis imod, fordi vi altid har været meget miljøbevidste. Men skulle vi nu have fulgt SF's måde at behandle Saltholm på, ville det have været 1,8 mia. kr. billigere. Men sådan handler vi ikke, vi bruger gerne de 1,8 mia. kr. for at sik-

**[Miljøministeren]**

re fuglelivet og naturen omkring Saltholm. Og vi kommer altså desværre til at tage – og det skal jeg tilstå her – 4 km<sup>2</sup> fødeområde ud af 100 km<sup>2</sup>. Vi er dermed nede i noget, som ligger inden for Ramsarområdet; og da der er ret mange, der ikke kender Ramsaraftalerne, vil jeg gerne læse den pågældende paragraf op, artikel 4, stk. 4. Der står:

»Medlemsstaterne træffer egnede foranstaltninger med henblik på i de i stk. 1 og 2 nævnte beskyttede områder« – det er sådan nogle som Saltholmområderne – »at undgå forurening eller forringelse af levestederne samt forstyrrelse af fuglene, i det omfang en sådan forurening, forringelse eller forstyrrelse har væsentlig betydning for formålet med denne artikel.«

Af væsentlig betydning tror jeg ikke at 4 pct. kan siges at være. Vi vil naturligvis vende dette med EF, men en væsentlig forringelse mener jeg ikke nogen kan komme og sige at 4 pct. er. Vi har sikret det ved et ekstraforbrug på 1,8 mia. kr. i forhold til SF's løsning fra 1973.

Sammenfattende må jeg sige om debatten, at den ikke har rokket ved min opfattelse af, at det er lykkedes at kombinere økonomi og økologi og lave en bæredygtig udvikling, som gør det muligt at få udviklet hovedstadsområdet og beskyttet naturen og oven i købet få forbedret vilkårene for mange mennesker i hovedstadsområdet. Derfor synes jeg, vi kan se frem til en fornuftig afslutning på den isolation af København, der har eksisteret siden 1660.

**Trafikministeren (Ikast):**

Vi behandler jo en forespørgsel om, hvorledes forhandlingerne med svenskerne forløber. Jeg kan se nu, at hvis det dagsordensforslag, der er fremsat af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre og CD, bliver vedtaget – og det tyder alt jo på – kan jeg videreforhandle problemerne med svenskerne for derefter at fremsætte et anlægslovsforslag i Folketinget, hvorefter vi kan gå i gang med hele den normale behandling af dette lovforslag. Alle de bemærkninger, der er faldet i dagens løb, kan refereres i bemærkningerne til lovforslaget, således at vi kan gøre vores arbejde endnu bedre, end vi har kunnet indtil nu, når vi endelig fremsætter lovforslaget, når en aftale er opnået med Sverige.

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

Jeg skal ikke forlænge denne debat særlig meget, men der er et par bemærkninger, jeg gerne vil gøre her.

»Drøm gjort til mareridt« – siger hr. Gade. I Socialdemokratiet har vi det ikke med at drømme; tværtimod forsøger vi hele tiden at føre en politik, der er virkelighedsnær, og det er faktisk også det, vi er i færd med, når det gælder den faste forbindelse over Øresund. Vi har det nære ønske, at vi skal have bundet Danmark sammen øst-vest, og det er vi i fuld gang med med den faste forbindelse over Storebælt. Vi har også det ønske at binde Danmark sammen med det øvrige Skandinavien, og det er vi i gang med med beslutningen om den faste forbindelse over Øresund. Vi har altså fundet det bedst at binde Danmark og Sverige sammen mellem Malmø og København, fordi det vil have væsentlig betydning for udviklingen i hele dette store område, hvor der bor over 2 millioner mennesker.

Men vi mener også, det er uhyre vigtigt for Danmark som helhed, at landet ikke efterlades som det, vi kan kalde en isoleret sandøde, hvor trafikken ledes udenom. Derfor taler vi da også om andre trafikforbindelser sammen med de faste anlæg. Bl.a. arbejder vi i øjeblikket for en Nordic-Link, hvor den norske trafik ledes ned igennem Jylland og den modsatte vej.

Endvidere siger hr. Gade, at de demokratiske regler sættes ud af spillet. Ja, jeg skal da gøre den indrømmelse, at en intern medlemsdebat i Socialdemokratiet kun kan betegnes som medlemsdemokrati, det er jeg helt enig med hr. Gade i. Men jeg må så også tilføje, at debatten – og det er da også belyst af andre her i dag – har været ret åben og bl.a. også har haft pressens bevågenhed. Jeg tænker især på den holdning, som vores egen ungdomsorganisation, Danmarks Socialdemokratiske Ungdom, har til hele spørgsmålet. Det har der da været megen debat om; så der har været rig anledning til at følge med i debatten også for mennesker uden for vores medlemskreds.

Endelig er vores udtalelse fra hovedbestyrelsesmødet den 7. april blevet et stykke papir, som er kendt af alle partier, ikke alene af regeringspartierne og os, men også af de partier, der er imod en fast forbindelse over Øresund.

Hr. Gade og fru Lone Dybkjær taler om, at hele denne sag bør sendes ud til en folkeafstem-

[J. K. Hansen]

ning. Det ville egentlig være rart at få at vide her i dag, hvilket resultat man egentlig havde tænkt sig af en sådan folkeafstemning, altså et resultat, som nogen skulle have mulighed for at drage nogen konklusioner af. Det kunne vel minde lidt om det schweiziske system, hvor man har mange folkeafstemninger i kantonerne, og hvor man har f.eks. nogle forbindelser, der lige pludselig stopper et sted – en bro, der rager ud i luften – fordi to nabokantoner ikke har stemt ens. Det er vel ikke sådan et system, man har tænkt sig fra SF's og De Radikales side.

Så siger fru Lone Dybkjær, at økonomien ikke holder stik. Ja, det kan jo kun være en påstand, for fru Lone Dybkjær har jo haft alle muligheder, også dengang hun sad i regering, for at kontrollere de økonomiske beregninger, man er kommet frem til. Vi har altså nogle økonomiske beregninger for en samlet forbindelse fra kyst til kyst og for landanlæggene i Danmark, banedelen og vejdelen; vi står derfor med et beløb, som vi har haft gode muligheder for at beregne os frem til på baggrund af de erfaringer, vi har fra Storebælt.

Den driftsøkonomi, som herefter kan lægges for dagen, siger, at der ikke er bærbar økonomi i at drive en jernbane alene, end ikke en jernbane med en biltogsløsning med de anlæg, der måtte høre med her, men at der er god driftsøkonomi, det vil sige et årligt overskud, i fra kyst til kyst-anlægget, som så kan være med til at finansiere det danske landanlæg. Det er den måde, vi har regnet på, og vi mener bestemt, at disse tal kan holde stik, også selv om vi gør en særlig indsats både i vandmiljøet og i landmiljøet.

Endelig skal jeg slutte med lige at nævne et spørgsmål, som har været fremme, og som vi da også får henvendelser om, nemlig de boliger i Tårnby, der bliver ramt, og det er især de boliger, som ifølge sagens natur må forsvinde. Det drejer sig om en del parcelhuse på Amager, som skal nedrives. Det drejer sig om 70 huse i Tårnby, og det drejer sig om 35 huse på det østlige Amager. Vejdirektoratet har gennem de seneste år opkøbt en snes af disse huse. Men der er selvfølgelig en række huse, der skal nedrives.

Disse mennesker er selvfølgelig i dag bekymrede for deres situation, men jeg kan sige, at vi naturligvis vil have nøje føling med, at de bliver behandlet ganske normalt på den måde, man

behandler mennesker, hvis hjem eksproprieres, og det har sjældent eller aldrig nogen sinde været til skade økonomisk for de pågældende. Men der er selvfølgelig en hel del om genhusning og andre spørgsmål, som der skal tages højde for, og det er vi klar til at være med til i Socialdemokratiet.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Når hr. J. K. Hansen bliver ved med at tale om den tid, da Det Radikale Venstre sad i regeringen, bliver jeg nødt til at sige, at det arbejde, der nu foreligger – rapporterne – ikke var færdiggjort, mens vi sad i regeringen, og derfor kunne vi ikke tage stilling til det, da vi sad i regeringen.

Men da jeg nu forstod på ordføreren, der motiverede Socialdemokratiets forespørgsel, at freden skulle sænke sig i Folketinget – og det er vel principielt en meget god ting – vil jeg spørge, om Socialdemokratiet ikke kan acceptere, at spørgsmålene var fuldstændig klarlagt, inden man vedtog noget, sådan som det står i SF's, De Radikales og Kristeligt Folkepartis dagsorden? Kunne Socialdemokratiet ikke forestille sig, at man – om ikke andet så for at få fjernet myterne – prøvede at få de forskellige spørgsmål afklaret, før der træffes beslutning? Altså at man undersøgte spørgsmålene i lyset af de oplysninger, der nu er på bordet om den kombinerede forbindelse, og hvor min påstand er, at det ikke kan hænge sammen miljømæssigt og økonomisk, hvilket – hvis jeg endelig skal referere til min regeringstid – var det sidste, jeg fik at vide at det ikke kunne. Jeg kan ikke forstå, at Socialdemokratiet ikke bare kan gå med til noget så enkelt som at få tingene klarlagt, inden man træffer en beslutning. Jeg kan ikke forstå, at det skal være så svært for Socialdemokratiet at acceptere det. Der foreligger jo nu nogle forudsætninger og en viden om den kombinerede forbindelse, som jeg ikke synes er så klarlagt, som Socialdemokratiet synes. Socialdemokratiet synes til gengæld, at den borede jernbane-forbindelse er helt klar.

Kunne vi dog ikke regne på det, kunne vi ikke få at vide, hvad det betyder for en færgebillet, hvad det betyder for en jernbanebillet, hvad der egentlig bliver den praktiske, økonomiske virkning af det, og hvordan man skal få finansieret alle trafik anlæggene, hvordan det rent

[Lone Dybkjær]

konkret skal foregå, og hvem der skal betale? Det er bare det, vi beder om.

(Kort bemærkning).

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

Jeg har lidt svært ved at forstå, at fru Lone Dybkjær ikke kendte de økonomiske beregninger, inden fru Lone Dybkjær forlod regeringen i slutningen af december sidste år. Mig bekendt forelå tallene vedrørende anlægsøkonomien og driftsøkonomien før det tidspunkt i 1990, da fru Lone Dybkjær forlod regeringen.

Derudover vil jeg gøre opmærksom på – og det ved fru Lone Dybkjær lige så godt som jeg – at vi jo får et forslag til anlægslov om en fast forbindelse over Øresund, og dette anlægslovsforslag vil naturligvis indeholde alle de beregninger, som fru Lone Dybkjær efterlyser.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg ved ikke, hvordan man skal dokumentere det, men jeg bliver nødt til at sige til hr. J. K. Hansen, at de beregninger ikke forelå skriftligt for mig.

Jeg hørte fra mine embedsmænd, da jeg var minister, at det så dårligt ud med økonomien. Det blev konstateret på et fællesmøde med den daværende trafikminister og den nuværende forsvarsminister og mig, at Trafikministeriet havde fået nogle nye tal fra de økonomiske beregninger, og dem havde de bestemt ikke lyst til at lægge frem, for dem ville de gerne regne nærmere på. Det møde blev formentlig afholdt i september-oktober.

I den forbindelse skal man jo huske, at valget blev udskrevet engang i november, og efter valgudskrivelsen fungerer man jo ikke særlig meget som minister, navnlig ikke når det drejer sig om denne type sager. Og det tror jeg også at hr. J. K. Hansen værdsætter at man ikke gør. Jeg gjorde i hvert fald ikke. Jeg var utrolig omhyggelig med praktisk taget ikke at foretage mig noget som helst andet end de helt nødvendige underskrifter og heller ikke at bede om noget materiale. Det kan godt være, det var åndssvagt, men sådan var det.

Det, vi bare beder om nu, er, at man, inden man binder sig til en beslutning, inden man træffer den endelige aftale, inden man underskriver sammen med Sverige, har svarene på

disse spørgsmål på bordet, sådan at vi andre også kan forholde os til dem. Det er dog en almindelig demokratisk skik, at man prøver at tilgodese mindretal ved at tilstille dem et materiale, der giver dem mulighed for at foretage de vurderinger, vi ikke har nogen mulighed for at foretage i dag.

Når vi gerne vil have det, inden Socialdemokratiet træffer beslutningen, er det selvfølgelig, fordi vi håber på, at man kan påvirke Socialdemokratiet. Vi drømmer overhovedet ikke om at kunne påvirke K, V og CD. Men et parti, der i en valgkamp har sagt, at miljøet går forud for alt, og som også siger, at de vil være økonomisk ansvarlige, begge dele i kombination, håbede vi på at vi kunne påvirke lidt.

Derfor spørger jeg bare: Kunne man dog ikke vente, til man havde svarene på disse spørgsmål, så vi kunne få en debat på et ordentligt oplyst grundlag, før beslutningen bliver truffet?

(Kort bemærkning).

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

Jeg bliver nødt til at konstatere, at ét er demokratisk, når man sidder i regering, et andet er demokratisk, når man er uden for regeringen. Det er lidt svært at følge med i, hvornår det er demokratisk, og hvornår det ikke er demokratisk.

Vi får en anlægslov. Det må dog være demokratisk, det er jo hele Folketinget, der skal diskutere forslaget til denne anlægslov. Hvad udemokratisk er der i, at nogle partier, hvis holdning man kender fra den udtalelse, vi afgav den 7. april sidste år, sætter sig sammen og diskuterer, hvad vi kunne tænke os, eller hvad vi ønsker med hensyn til en aftale om en fast forbindelse mellem København og Malmø?

Det skal hele tiden ses på baggrund af, at der vil blive fremsat et forslag til en anlægslov, som skal behandles her i Folketinget og i Folketingets udvalg.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg tror såmænd ikke, at jeg har brugt så mange udtryk om, hvorvidt det er demokratisk eller ikke demokratisk. Jeg har sagt, at jeg ikke synes, mindretallet rigtig har nogen muligheder for at blande sig i debatten, og at heller ikke andre uden for systemerne har mulighed for at

[Lone Dybkjær]

komme ind med deres synspunkter, inden man træffer beslutningerne.

Jeg tror, det er utrolig dårligt for demokratiet – men det tror jeg også gerne at jeg har en helt anden opfattelse af end Socialdemokratiet – hvis man træffer beslutningerne først og lader debatten komme bagefter frem for det omvendte. Folk føler med rette, at det er en skindebat, altså at de nok kan have en lille smule indflydelse på bagateller, men ikke på det virkelige, beslutningen er truffet, når lovforslaget fremsættes, og det vil sige, at de ikke får nogen reel indflydelse.

Jeg tror, det er dumt, for det nedbryder folkestyret. Igen har jeg ingen problemer med K og V, for de bryster sig slet ikke af den slags ting, men jeg kan slet ikke forstå, det gælder Socialdemokratiet, som har et arbejdsprogram med ansvarliggørelse af den enkelte og alt det dér. Man får jo ingen mulighed for at ansvarliggøre sig eller noget som helst, hvis beslutningerne træffes hen over hovedet på én.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Jeg forstår ikke helt budskabet i fru Lone Dybkjærs kommentarer her på det sidste.

I det dagsordensforslag, vi har fremsat sammen med tre andre partier, siger vi for det første, at miljøet for hovedstadsområdet skal forbedres, og for det andet, at den samlede løsning ikke vil medføre offentlige merudgifter.

Jeg må spørge fru Lone Dybkjær: Hvad er det egentlig, der mere skal til? Man kan anfægte, om det kan lade sig gøre eller ej, men det, vi har bundet os til nu og binder os til i dag, er de to afgørende præmisser, vi skal respektere.

Dernæst får vi i forbindelse med behandlingen af forslaget til anlægslov en debat om, hvordan de to præmisser, der er lagt ind i dagsordenen i dag, kan opfyldes i praksis. Og det synes jeg vi skal holde fast i. Man kan ikke her fra talerstolen i Folketinget anfægte, at det, der er fuld enighed om, er de afgørende forudsætninger, og de vil nu blive udmøntet på en måde, som også fru Lone Dybkjær og hendes parti er helt velkommen til at deltage i.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Til hr. Nyrup Rasmussen vil jeg sige, at det,

der er problemet med den dagsorden, ikke er, at man forbedrer miljøet i hovedstaden – enhver vil da gå ind for det, hvis det kan lade sig gøre – problemet er de næste to pinde, hvor der bl. a. står, at de miljømæssige belastninger skal mindskes mest muligt.

Det er jo en meget upræcis formulering, når den kombineres med, at der ved samlede omkostninger ikke må påføres staten nye udgifter.

Det, der bekymrer mig, er, at når der er elastik i det med miljøet, men fast snor i det med økonomien, kan man trække de miljømæssige belastninger, for om dem står der jo bare, at det ikke må gå alt for galt. Jeg tror ikke på, det kan hænge sammen.

Og hvis jeg endelig skal referere til den ministertid, som så mange har været optaget af, kan jeg nævne, at en af de sidste ting, jeg hørte – men jeg hørte dem kun, for det var ikke færdigt – var, at det ikke kunne hænge sammen økonomisk, sådan at disse ender kunne mødes.

Det er derfor, jeg er så bekymret, og det er derfor, vi appellerer til Socialdemokratiet, om vi dog ikke i det mindste kan få tingene klarlagt, inden Socialdemokratiet binder sig til dette her.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg mener, fru Lone Dybkjær læser dagsordens tekst forkert, skønt den er meget klar. Fru Lone Dybkjær har nu to gange fra talerstolen sagt, at omkostningerne ligger fast. Det gør de ikke, kun hvem der skal afholde dem, hvordan de skal afholdes og af hvem, men ikke beløbsmæssigt. Der er altså ikke noget fastlåst deri, og derfor er der ingen modsætning i hensigten om, at nye miljøerfaringer f.eks. fra Storbælt, men også på anden måde, under startfasen og under opførelsen fortsat kan indgå, hvis der altså kommer sådanne. Derfor tror jeg, at fru Lone Dybkjær er alt for pessimistisk og simpelt hen læser den tekst, der foreligger, sprogligt forkert.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg skal selvfølgelig ikke afvise, at jeg kan læse andres dagsordener forkert. Jeg må jo prøve på at gøre det så godt, jeg kan, ud fra den rent faktiske sproglige tekst, der foreligger. Når der

[Lone Dybkjær]

står, »at de samlede omkostninger ved anlæg og drift af forbindelsen dækkes ved afgifter på trafikken, og at der ikke påføres staten nye udgifter,« så må det vel være nogenlunde fast, og vi må forstå det på den måde, at det skal hvile i sig selv.

Godt, så siger jeg: Hvis man går ud fra den trafikprognose, man har her, kommer det ikke til at hvile i sig selv, og det vil sige, at for at det skal gå i opfyldelse, skal der mere trafik over, og hvis der skal mere trafik over, går det ud over miljøet. Det er sådan set relativt enkelt; der er ikke meget husholdningsmæssigt indviklet i det, og jeg tror, man står sig ved ikke at gøre det mere forvirret, end godt er. Det er meget enkelt, at hvis ikke der er økonomi i det, hvordan får man så mere økonomi i det? Det gør man ved at få flere over. Det finder man sådan en eller anden vej for, bl.a. ved sin takstpolitik. Men jo flere der kommer over bl.a. i biler, som jo er det, der skal finansiere det andet, jo værre står det til for miljøet. Jeg tror ikke på, at det kan hænge sammen, og jeg har som sagt ikke set dokumenteret, at det kan.

I forvejen må man nok sige at de forudsætninger, der er, er utrolig svage interne forrentninger i forhold til, hvad man normalt kræver, samt længere afskrivningstider og alt muligt andet, så der skal ikke ret meget slinger til, før det går helt galt. I forvejen ligger det på kanten.

(Kort bemærkning).

**Nyrup Rasmussen (S):**

Der er her fra Folketingets talerstol sat spørgsmålstegn ved, hvorvidt det skulle være muligt at forene miljøhensynet med de økonomiske hensyn, sådan som de nu er defineret, og det vil sige både de offentlige udgifter, som er indeholdt i forslaget til dagsorden, og de afgifter, der lægges på i forbindelse med benyttelsen af Øresundforbindelsen.

Jeg vil gerne viderebringe det spørgsmål til finansministeren og måske også til miljøministeren, om der i forhold til de oplysninger og de rapporter, der i dag foreligger, og som – det vil jeg gerne understrege – stadig væk er rapporter, som jeg går ud fra regeringen står inde for, kan ske en bekræftelse eller en afkræftelse af, hvorvidt vi kan få økonomi og miljø til at hænge sammen på den måde, debatten har præciseret.

**Finansministeren (Henning Dyremose):**

Det er helt klart, at det er regeringens forudsætning, at vi kan tilgodese såvel det økonomiske som det miljømæssige hensyn. Det er også klart, at i de økonomiske beregninger, vi har foretaget, anlægges skønnene baseret på en vis miljømæssig indsats, som på nuværende tidspunkt er indregnet. Det er ganske store tal, der er indregnet som den miljømæssige forbedring, i forhold til, hvis man ikke tog hensyn til miljøet.

Det er lige så klart, jeg læser også teksten på den måde, at hvis de yderligere miljøundersøgelser tilsiger, at det er nødvendigt at beslutte – og vi beslutter – at øge udgifterne til miljøindsatsen, ligger der i formuleringen i dagsordenen, at så er det noget, der belaster projektet og dermed brugerbetalingen. Det er ikke noget, der hentes fra statskassen, og derfor formuleringen, at det ikke påfører staten nye udgifter.

**Løvig Simonsen (S):**

Jeg vil da først gerne henvende mig til miljøministeren og sige tak for den redegørelse, der blev givet i forbindelse med debatten her.

Der er tre punkter, jeg gerne vil trække frem. For det første vil jeg gerne have bekræftet det svar, vi fik om, at der er overensstemmelse mellem delrapporterne og miljørapporten, som den ligger. Det synes jeg er vigtigt, for derved bliver det klart angivet både her og også udadtil, at det er de resultater og de konklusioner – eller anbefalinger vil jeg hellere sige, fordi man gør opmærksom på i rapporten, at det ikke er en konklusionsrapport, men en anbefalingsrapport – at det er dem, der skal ligge som vejledning for det videre forløb.

Og det andet, som jeg gerne vil sige tak for, er den klare tilkendegivelse, som jeg også var sikker på ville komme, om, at erfaringen fra Storebælt tilskynder os til, at vi får en klar kompetencefordeling, når det drejer sig om, hvem der giver tilladelse, og på hvilke vilkår den gives. Og deri ligger selvfølgelig også, at man foretager afgravning mest skånsomt. Det synes jeg er vigtigt.

Men det tredje og det, jeg gemmer til sidst, for det finder jeg dog er utrolig vigtigt at fremkomme med i dag – jeg synes, det var godt, det blev sagt – er, at man i rapporten ikke har vurderet opad efter optimistiske skøn, men at man, som ministeren sagde, har ladet tvivlen komme

[Løvig Simonsen]

miljøet til gode. Så skal man ikke komme her i dag og sige, at vi ikke laver en miljøforsvarlig løsning. Det synes jeg er flot. Jeg synes, det er dejligt.

Så finder jeg også anledning til at aflive en anden myte, nemlig spørgsmålet om fiskeriministerens udtalelser, som var refereret i Politiken i fredags, om, hvad det vil betyde, hvis man får en nedsættelse af saltindholdet i Østersøen på 0,03 promillepoint. Jeg synes, det er vigtigt også at få en tilkendegivelse her, fordi det er umuligt – det ved jeg udmærket godt – i en kort samtale med journalister at referere et helt forløb i et samråd. Men jeg mener, jeg erindrer noget om, at ministeren også i samrådet gav udtryk for, at man ikke kunne afvise, at en kunstig ø også ville være med til at skabe nye gydepladser, altså et positivt element.

Endelig vil jeg gerne sige til hr. Gade: Det har aldrig været og vil aldrig blive Socialdemokratiets opfattelse, at vi skal lade polakkerne betale for det, vi forurener. Jeg må nok sige, at det var en absurd tankegang, ikke mindst i betragtning af det, vi har beskæftiget os med i de seneste år herhjemme, i EF, i Norden og andre steder.

Hvad har vi arbejdet for? At vi igennem Nordisk Investeringsbank kunne afsætte penge, der kunne forbedre miljøet omkring Østersøen, og at vi i Folketinget gennemførte en Østersø-miljøordning. Og endelig – og det håber jeg også fru Lone Dybkjær vil kunne bekræfte – var man ved Rønnebymødet sidste år helt klar over, at nu skulle task force-gruppen i gang, også for at kunne lave en handlingsplan, der samtidig kunne sætte økonomi bag, nemlig penge fra såvel Den Europæiske Investeringsbank som fra andre banker, for man var klar over, at nu skulle der ydes en indsats.

Nu vil jeg ikke gå yderligere ind i debatten om fru Lone Dybkjærs ministertid, men jeg vil alligevel gerne lige sige, at i det statusnotat – for det er det, jeg holder mig til – har man i hvert fald konkluderet, at på denne baggrund – altså når man gennemgår de forskellige modeller – foregår der for øjeblikket mellem danske og svenske trafikministre en klargøring af de politiske problemer i relation til en kombineret forbindelse – og kun den.

Endelig vil jeg ganske kort sige, at når det drejer sig om den kombinerede forbindelse, vil broelskabet ifølge beregningerne kunne for-

rente den investerede kapital med en realrente på over 7 pct. p.a., mens det vurderes fra både svensk og dansk side, at jernbanedelen vil kunne give en realforrentning på 5 pct. p.a. eller noget derover. Det er ministerens tal fra den 10. september. Samtidig gør hun opmærksom på, at på daværende tidspunkt kostede både bro og sænketunnel m.v. 12,3 mia. kr., hvoraf 4,6 mia. kr. vedrører landanlæg.

Det er ikke de tal, vi taler om i dag, og det skyldes bl.a. de miljøundersøgelser, som er sat i gang. Det er jeg tilfreds med, for det beviser også det, jeg har sagt fra begyndelsen, at miljøet koster penge, og at vi må ofre noget på de foranstaltninger, der skal til for at minimere de påvirkninger, som ikke kan undgås, uanset hvilken forbindelsesform vi vælger.

#### **Fiskeriministeren (Kent Kirk):**

Jeg vil gerne svare hr. Løvig Simonsen vedrørende den artikel, der er refereret i Politiken i fredags, og sige helt klart, at situationen omkring Østersøen absolut ikke vil medføre, at torskene vil blive væk fra Østersøen. Det, der er det afgørende, er gydeforholdene i Østersøen, og det er klart, at de, som man også var inde på tidligere i debatten, kan påvirkes af saltholdigheden. Og det, der sker, er, at hvis saltholdigheden er for lav, når torskene gyder, vil æggene synke for langt ned mod havbunden.

Men der er enighed om, at vi foretager videre undersøgelser, og der er også enighed om, at det, vi skal sikre os, er, at vi holder den rigtige saltholdighed, så vi ikke forringer torskernes gydemuligheder. Derfor må vi klart afvise den sammenblanding, der har været af tingene i den artikel, der refereres til.

Så vidt jeg kan se, er vi i en situation, hvor vi kan sikre, at torskebestanden også kan udvikle sig godt i Østersøen, selv når vi har fået en Øresundsforbindelse.

#### **Agnete Laustsen (KF):**

Ikke uventet har en stor del, ja, faktisk den overvejende del af debatten om Øresundsbroen handlet om de nære problemer i forbindelse med anlægget.

Tilsvarende har den voksende mængde avisindlæg, henvendelser til Folketinget og enkeltmedlemmer heraf, møder osv. ret ensidigt fokuseret på frygt for miljøforstyrrelser, støjgener, trafikbelastninger osv., hvis omfang søges do-

[Agnete Laustsen]

kumenteret ved ret løse, udokumenterede påstande.

Selve baggrunden og perspektiverne, som jo også hr. Nyrup Rasmussen har været inde på i dag, for anlægget af en kombineret tog- og bilbro, nemlig den enestående chance, som Øresundsregionen og ikke mindst hovedstadsområdet nu får for at udvikle sig til at blive et økonomisk og kulturelt kraftcenter i Nordeuropa, er mere eller mindre blevet forbigået eller nedvurderet. Det kan efter min mening ikke være rimeligt. Enhver med kendskab til København og den debat, vi i de seneste år har ført med henblik på at fremme en bæredygtig, ekspansiv, erhvervspositiv politik i byen, ved, at bygning af en kombineret Øresundsbro er en betingelse for at sikre den ønskede vækst.

Der er nu kun 22 måneder til det indre markeds start. Vi kan i den forbindelse vælge at sætte os udenfor, at blive en nordlig blindtarm på det samlede europæiske marked, men vi kan også – og vi skal efter min opfattelse – vælge at tage udfordringen op og forsøge at blive et af Europas førende vækstcentre frem for en by i, hvad man kunne sige var et puslingeland, der hyggede sig i smug. Derfor skal vi, og det gælder ikke mindst her i Folketinget, beskæftige os med de overordnede perspektiver og sørge for ikke at blive hægtet af i svinget, fordi vi ikke er fremsynede nok. Og fremsynethed vil i denne forbindelse sige, at vi erkender de muligheder, vi har i Europa, herunder betydningen af et tæt samarbejde med det sydlige Sverige, et samarbejde, som i dag vanskeliggøres ved langsomme og besværlige trafikforbindelser.

Får vi en Øresundsbro til såvel kollektiv som individuel trafik, og får vi den vel at mærke hurtigt, vil vækstmulighederne være optimale og Københavnsområdets muligheder for at blive en dynamo for Norden såvel som for Nordeuropa de bedst tænkelige. For det er nu engang kun København, som kan tage konkurrencen op med de øvrige europæiske storbyer.

Jeg synes, dagsordenen med alle dens indbyggede hensyn til miljø og økonomi lægger op til en sådan positiv udvikling og fremsynethed, som ikke må druknes i gustne overlæg og ensidig debat, og vi er derfor fra konservativ side glade for, at denne dagsorden ser ud til at kunne samle så bred en tilslutning.

**Gade (SF):**

Miljøministeren var inde på drømmen om at sammenknytte Københavnsområdet og Sverige; jeg vil gerne tilslutte mig den drøm. Men jeg kan ikke forstå, hvorfor miljøministeren går ind for at gøre det på en både gammeldags og miljøforkert måde og med anvendelse af beskidd teknologi, når den rene står til rådighed. Og den rene teknologi er i denne sammenhæng en boret jernbanetunnel.

Jeg er bekymret over, at miljøministeren mener, at den løsning, som ligger her, er økologisk bæredygtig. Hvis det synspunkt bliver fremherskende i Miljøministeriet, får vi ganske svært ved at kæmpe med åben pande ude i verden, når vi siger, at vi vil fastholde begreber som ren teknologi, forsigtighedsprincipper, og hvad ved jeg, i internationale forsamlinger. Jeg kan kun se, at det, regeringen, Socialdemokratiet og CD er i gang med her, er lige præcis det modsatte af bæredygtig udvikling. Det er ikke bæredygtigt økologisk, og udviklingsretningen er forkert, fordi de partier, der står bag, og som bør kaldes betonpartier, ikke har forstået, hvad dagsordenen vil betyde for en moderne dynamisk erhvervs politik på den anden side af år 2000.

Så blev der talt om usikkerheden, om Østersøen og om vandgennemstrømningen. Jeg opremsede en lang række usikkerheder vedrørende det, vi har på bordet, og miljøministeren må også selv erkende, at der er nogle, der har anfægtet betragtningerne i sammenfatningen, f.eks. i Østersøkommissionen, hvor man simpelt hen siger, at et grundlæggende synspunkt om problemerne med saltholdighed er skrevet helt forkert i rapporten. Det er noget, vi må se på; jeg synes, at det er noget, der bør bekymre en miljøminister.

Når rapporterne er sendt til de andre Østersølande, er det så et udtryk for, hr. miljøminister, at vi afventer deres svar? Hvis de har indvendinger, bliver projektet så ikke gennemført? Det vil jeg gerne have et svar på, hr. miljøminister.

Så synes jeg, at det er morsomt at se på den dagsorden, der er foreslået i dag. Det er jo en dagsorden, der giver ret til at starte forhandlinger om motorvejsbroen; det er klart nok. Så kommer alle betingelserne bagefter, og de er sjovere i den forstand, at det er ikke til at finde ud af, hvad de betyder. Det vil jeg prøve at fin-



[Gade]

de ud af her til slut på debatten. Jeg vil spørge nogle af forslagsstillerne – jeg er såmænd ligeglad med, hvem der svarer – men hvad betyder, »at der samlet sker en forbedring af miljøet i hovedstadsområdet«? Og hvem bestemmer, »at miljømæssige belastninger skal mindskes mest muligt«?

Og så kommer økonomien. Jeg har undret mig over, at de borgerlige partiers snusfornuft slet ikke tilsiger dem at få bedst mulig økonomi i dette, men tilsiger dem noget helt andet. Jeg vil gerne have at vide, hvad finansministerens udtalelser om taktspolitikken egentlig betyder. Hvis finansministerens udtalelser skal stå til troende, betyder de så, at den kollektive trafik ikke længere kan være begunstiget, og at vi alligevel får flere biler?

Når jeg ser konstruktionen igennem, ser jeg for mig et monstrum. Konstruktionen er dagsordenen, og jeg ser et monstrum, hvor flertalspartierne, betonpartierne, siger:

1: At man vil bygge en motorvej til langt flere lastbiler og biler, end man regner med vil bruge den.

2: At man afviser økonomisk snusfornuft for at få økonomien til at hænge sammen.

3: Man siger, at statskassen må ikke åbnes, men alligevel vil man gerne have et sugerør ned i statskassen.

4: Man siger, at miljøet må gerne ødelægges, men mindst muligt.

Og så kan man sige som punkt 5: Den kollektive trafik skal fremmes, men hvis det bliver nødvendigt alligevel at skride ind, bliver det den private bilisme, der bliver fremmet.

Jeg vil næsten sige det på jysk: A sæjer wel-bekomme.

### Lone Dybkjær (RV):

Det er til hr. Løvig Simonsen, der bliver ved med at fremdrage statusnotater fra september måned. Jeg tror, at jeg bliver nødt til at anskaffe dem for for alvor at kunne gå ind i debatten med hr. Løvig Simonsen på dette felt.

Hr. Løvig Simonsen siger, at der forhandles om en kombineret forbindelse, og jeg må sige til hr. Løvig Simonsen, at jeg har ikke på noget tidspunkt benægtet, at der blev forhandlet om en kombineret forbindelse. Jeg har sagt det offentligt, og jeg har skrevet om, at det var udgangspunktet, bl.a. fordi Socialdemokratiet ikke var interesseret i andet end den kombinerede

de forbindelse, sådan som de havde vedtaget på deres hovedbestyrelsesmøde i april 1990. Hvis Socialdemokratiet havde vedtaget noget andet, havde det måske også været sandsynligt, at man havde kunnet indforhandle andet allerede på det tidspunkt. Nu er udgangspunktet altså den kombinerede forbindelse.

Så citerer hr. Løvig Simonsen også meget loyalt, at der sættes nye undersøgelser i gang, fordi det, vi har, ikke er tilfredsstillende. Disse undersøgelser var ikke afsluttet på det tidspunkt, da jeg gik af, men de betyder under alle omstændigheder, at den kombinerede forbindelse økonomisk bliver mere nødlidende, end den har været på et tidligere tidspunkt. Det vil altså sige, at den – sådan må jeg vurdere det – kommer tættere på en ren jernbaneforbindelse. Det er derfor, jeg hele tiden har spurgt: Kunne vi så ikke i denne fase, inden der træffes en beslutning, tage jernbaneforbindelsen med og få den vurderet med nu, da det viser sig – sådan må jeg opfatte finansministerens udtalelser – at det bliver nødvendigt at give, hvad vi vel kunne kalde en statsgaranti under en eller anden form, eller at sætte biltaksterne så meget i vejret, at det formentlig bliver prohibitivt. Der står, at den kollektive trafik skal begunstiges ved hjælp af taktspolitikken, så der skal formentlig lægges noget over på biltaksterne. Hvis det viser sig, at økonomien ikke kommer til at hænge så godt sammen, er der vel kun de to muligheder: enten at sætte biltaksterne op, for hvis den kollektive trafik skal begunstiges, skal den vel ikke fordyres, eller også at forlænge tilbagebetalingstiden. Og det er vel det samme som en slags statsgaranti.

Hvis man alligevel skal ind i overvejelser om en slags statsgaranti, kunne vi så om ikke andet få aflivet myterne og få vurderet jernbaneforbindelsen igen? Der er sket meget, og vi kommer nok ikke meget ind på det under den næste debat. Jeg føler i hvert fald ikke trang til så meget mere snak om Øresund i dag. Men i vores beslutningsforslag er der netop redegjort for de meget store ændringer, der er sket siden de første drøftelser af Øresundsforbindelsen.

Min appel til regeringen og Socialdemokratiet skal såmænd bare være, at vi nu får dette lagt fuldstændig på bordet – at vi altså også får jernbaneforbindelsen vurderet, at vi får rentabiliteten i jernbaneforbindelsen vurderet og på samme præmisser som den kombinerede for-

[Lone Dybkjær]

bindelse. Det synes jeg ville gavne os alle sammen. Det ville skabe mulighed for, at andre mennesker kunne blande sig i debatten, og så kunne vi ende med en anstændig beslutning på et anstændigt beslutningsgrundlag.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg stillede et spørgsmål til miljøministeren om de andre Østersølande. Og det synes jeg da ville være interessant at få svar på i dag. Jeg regner med, at forligspartierne har aftalt, hvordan de håndterer den sag.

Så vil jeg spørge hr. Løvig Simonsen, som har sagt – eller nærmest gjort det til en forudsætning for Socialdemokratiets tilslutning – at der er overensstemmelse mellem delrapporterne og sammenfatningen: Hvad vil Socialdemokratiet gøre, hvis det nu viser sig, når vi får læst de 1.500 sider, hvoraf vi jo kun har nået at læse et par hundrede, at der ikke er total overensstemmelse, hvad har Socialdemokratiet så tænkt sig det vil få af konsekvenser?

Hr. Løvig Simonsen sagde, at det var en forudsætning, at trafikprognoserne passede. Hvad vil Socialdemokratiet gøre, hvis det viser sig, at prognoserne ikke passer? Det er lidt interessant, for Socialdemokratiet gjorde det åbenbart til en ret vigtig betingelse.

Til sidst vil jeg sige, at det egentlig er underligt, at det forslag om motiveret dagsorden, som SF, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti har fremsat, ikke kan vedtages i et Folkeeting, hvor man da tit taler om, at der skal være tid til folkelig debat, at befolkningen skal inddrages, at organisationer – og her tænker jeg ikke på Dansk Arbejdsgiverforening og LO, for jeg tror, de har været inddraget, jeg tænker på mere folkelige organisationer – skal have mulighed for at have et ord at skulle have sagt. Hvad er det egentlig, der er så forfærdeligt i det forslag om motiveret dagsorden, vi har stillet, og som gør, at man altså vil tromle beslutningen om en motorvej over Øresund igennem?

**Finansministeren (Henning Dyremose):**

Hr. Gade og fru Lone Dybkjær stillede begge følgende spørgsmål: Hvis vi i forbindelse med de videre miljøundersøgelser beslutter os for yderligere investeringer, således som det fremgår af den tredje pind, og som så skal belaste projektet – det var også det, der fremgik af pin-

den – hvordan hænger det så sammen med den fjerde pind om, at takstpolitikken som forudsat begunstiger den kollektive trafik?

Jeg vil gerne sige, at jeg betragter de fem hensigtserklæringer her som værende sidestillede hensigtserklæringer om, at både miljø- og trafikforhold og økonomi skal være tilgodeset. Og det vil sige: Hvis der bliver tale om merinvesteringer, kan der blive behov for at acceptere en længere afbetalingsperiode. Det er en af mulighederne. Det kan også være, at man bliver nødt til at acceptere en lavere realrente i projektet. Det er en anden mulighed.

Det er jo sådan – og det mener jeg ikke der er blevet lagt skjul på – at der er tale om et projekt, hvor vi går ind for at sikre en så billig lånefinansiering som overhovedet muligt med en egentlig statsgaranti. Det er der ikke noget mærkeligt og odiøst i. Det er jo derfor, vi har det femte emne med: at anlægget ejes og styres af de to stater. Og vi har da ikke lagt skjul på, at der bliver tale om en statsgaranti, og derfor er der ikke megen hokusfokus i sammenhængen mellem de forskellige formål. Det hænger sammen, og der er mulighed for at variere på de forskellige parametre.

Derfor mener vi heller ikke, at der er behov for yderligere undersøgelser omkring en jernbanetunnel, bl.a. fordi den svenske regering ikke ønsker at forhandle det, og fordi den danske regering mener, at det er bedst med en kombineret forbindelse. Det er da et godt, ærligt politisk standpunkt, og det ser der ud til at være flertal for. Derfor er der ikke behov for at spille tiden med så mange andre analyser. Vi har den opfattelse, at dette er et godt og sundt økonomisk, miljømæssigt og trafikmæssigt projekt.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg forstod på finansministeren, at det er sidestillede hensigtserklæringer. Så er det jo, man godt kunne drømme om, at hensigtserklæringerne var parallelle, så man kunne finde ud af, hvordan det hele hænger sammen. Sagen er jo, at de stritter i hver sin retning, og det er også blevet klart under denne debat, at tingene ikke hænger sammen.

Hvis man vil prioritere den kollektive trafik og der kommer yderligere udgifter, hvordan vil man så løse det problem? Jeg forstod så, at man vil åbne statskassen via statsgarantien – ikke

**[Gade]**

som tilskud, men kald det det ene eller det andet. Eller også kommer der til at køre mange flere biler over den bro, end der her bliver lagt frem politisk. Det stritter i hver sin retning, det hænger ikke sammen, og det er jo selvfølgelig, fordi bag det hele ligger det fidusprojekt, at man er i gang med at bilde vælgerne ind, at man både kan prioritere det ene og det andet. Det kan man ikke, og man har valgt en prioritering, som er forkert miljømæssigt, og som i løbet af nogle år, når dette projekt kører, fører til, at der kommer mange flere lastbiler og mange flere personbiler over den bro, end der er redegjort for her. Det synes jeg at man skulle sige, og jeg har prøvet at tale til den konservative købmandssjæl, det er ikke lykkedes, og jeg ved ikke, om det kan lykkes at tale til Venstremandens bondesnusfornuft, men et eller andet siger mig, at hvis vi gik væk fra denne talerstol og ind i lokalerne ved siden af og talte sammen om, hvorvidt dette projekt ikke skulle hænge sammen økonomisk, så ville både den konservative købmandssjæl og Venstres bondesnusfornuft få de to partier til at sige: Det hænger ikke sammen, men det løser sig nok ved, at vi får mere trafik på den bro, end der er skrevet i rapporten i dag.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Til finansministeren vil jeg sige: Finansministeren accepterer altså, at der er en eller anden form for statsgaranti, og det vil sige, at der et eller andet sted på finansloven, og det er under statsgarantierne, står, at vi har en eller anden form for forpligtelse på linie med andre forpligtelser.

Men det må vel også, hr. finansminister, betyde, at det kan man ikke bare blive ved med i én uendelighed. Det vil altså sige, at der må være andre projekter, som man eventuelt kunne overveje at få statsgaranti på, som ikke så nemt kan komme med i betragtning, når vi nu belaster budgettet med denne statsgaranti.

Men det allervigtigste er måske – og det har vi slet ikke været inde på, for det har ikke været inde i debatten for alvor for her til sidst – at det må spille en rolle for investeringsrammerne. Altså nu skal dette projekt presses ind i investeringsrammerne, og det vil sige, at så må der være en række andre projekter, der ikke kan komme med. Jeg vil igen referere til den tidligere

debat om Storebæltsforbindelsen, hvor det jo uden videre er klart, at Storebæltsforbindelsen belaster investeringsrammerne på en sådan måde, at der er andre investeringer, som vi fra Det Radikale Venstre kunne være interesseret i, f.eks. i forbindelse med den kollektive trafik, som ikke kan komme med.

Er det en fuldstændig fejlagtig fortolkning af finansministeren, vil jeg da gerne have det at vide. Ellers synes vi, man er nødt til at sige, at det dog havde været ønskeligt, om dette projekt også var blevet diskuteret i lyset af andre investeringer. Det er det, vi hele tiden har haft fat i, at det ikke kan hænge sammen totalt set, og at det ikke er belyst totalt set.

(Kort bemærkning).

**Løvig Simonsen (S):**

Jeg vil gerne sige til hr. Gade, at jeg forventede ikke, at man på dette tidspunkt skulle kunne huske, hvad jeg sagde i min ordførertale i begyndelsen af denne debat. Men dér gjorde jeg det klart, at når det drejede sig om prognoserne og grundlaget for miljørapporten, har ministeren i dag svaret ganske klart, at der er overensstemmelse, og at man oven i købet har ladet tvivlen komme miljøet til gode. Det håber jeg at hr. Gade opfangede, da miljøministeren svarede.

Så sagde jeg: Hvad sker der, hvis det ikke holder? Men dér tror jeg også, at jeg har klargjort for hr. Gade, at vi indsatte miljøklausulen, for jeg kan godt forsikre hr. Gade om, at der løbende vil komme ting, som skal tages op til undersøgelse og vurdering, og det er det, der bl.a. skal ske i den aftale, som skal laves mellem regeringen og svenskerne.

Det sidste spørgsmål, hr. Gade kom ind på, var, hvis trafikprognoserne ikke holder. Det redegjorde jeg faktisk for i min ordførertale, idet jeg gjorde opmærksom på, at vi bl.a. ville bruge takstpolitik som styringsinstrument. Det kan ikke komme bag på hr. Gade, for det sagde jeg i begyndelsen.

Må jeg sige til sidst: Jeg har ingen indvending imod – det er helt i orden – at hr. Gade giver udtryk for, hvilken løsning Socialistisk Folkeparti ønsker, når det drejer sig om en fast forbindelse over Øresund. Det forhindrer imidlertid ikke mig i at konkludere på baggrund af debatten i dag, at den løsning, vi har valgt, er miljømæssigt forsvarlig. Det var det, vi lovede

[Løvig Simonsen]

den socialdemokratiske hovedbestyrelse. Det står vi ved, og det er også den garanti, vi giver.

#### **Miljøministeren (Per Stig Møller):**

Hukommelsen er jo lidt forskellig. Vi kan godt huske, at Socialistisk Folkeparti ville ødelægge Saltholm, men Socialistisk Folkeparti kan ikke huske min tale, der kun er 10 minutter gammel. Jeg sagde ganske tydeligt, at Østersølandene får vores rapport for at få lejlighed til at komme med kritik, at de kan stille spørgsmål til os, og at vi vil lytte til deres spørgsmål. Kommer de med indvendinger, som viser sig at være velbegrundede i forhold til miljøet, vil det naturligvis spille en rolle for udformningen af broen.

En af de ting, som de f.eks. kunne finde på at spørge om, er saltindholdet, som hr. Gade spørger om ikke bekymrer mig. Det er klart, at det fremgår af rapporten, at der kan være bekymringer med det, og derfor vil det blive undersøgt nøjere. Men fiskeriministeren har allerede i dag svaret på nogle af de bekymringer, vi har i den forbindelse, også om vores vurdering, fornemmelse eller noget, der overvurderes i debatten lige for øjeblikket. Det vil blive undersøgt nøjere ligesom de spørgsmål og indvendinger, som måtte komme fra Østersølandene og i øvrigt også fra medlemmerne af Nordisk Råd. Jeg skal også gerne gentage det om to minutter.

#### **Finansministeren (Henning Dyremose):**

Nu skal vi passe på, at vi ikke får en diskussion om budgetteringsdetaljer.

I den investeringsramme, der drejer sig om alle de store samfundsøkonomiske projekter, er det klart at Øresundsforbindelsen og Storebæltsforbindelsen osv. indgår; det må alt sammen indgå i den vurdering. Det er ét sæt af temaer. Et andet sæt af temaer er, hvad der holdes inden for det udgiftspolitiske måltal, når vi laver finanslov og den slags. Der er der nogle få tilfælde, hvor vi vælger at sige, at dette projekt er så stort og har en sådan karakter, at vi ikke ønsker, det skal klares over finansloven. Det gjorde vi med Storebælt, og det gør vi nu her med Øresundsforbindelsen.

Vi trækker altså projektet ud af den daglige finanslovdiskussion. Vi siger, at projektet finansieres i et nyt konsortium, der ejes af den danske og den svenske stat. Det, der er pointen,

er, at udgifterne til projektet afholdes af selskabet. Selskabet optager selv sine lån, vi giver en statsgaranti til de lån, for når vi giver statsgaranti til lånene, får selskabet lånene til en lavere rente. Vi synes altså, det er en sund samfundsøkonomisk investering at give en garanti, der gør, at selskabet får sine lån til en lavere rente og derfor kan lave projektet samlet set billigere.

Den garanti påvirker ikke det enkelte års finanslov. Den gjorde det kun, hvis vi endte med at lide tab, men vi har ingen forventninger om, at vi ender med at lide tab. Vi har en forventning baseret på de beregninger, der har været på projektet, om, at det samlet set bliver et overskudsgivende projekt. Jeg har så medgivet tidligere, hvis der blev større anlægsinvesteringer end nu forudset, at så kunne tilbagebetalingstiden blive længere end forudset på nuværende tidspunkt. Det vil heller ikke føre til tab, som kommer ind i en finanslovsammenhæng.

Jeg vil da i øvrigt gerne medgive fru Lone Dybkjær, at Folketinget ikke på nuværende tidspunkt har fået oplyst alle detaljer om de økonomiske beregninger, men det kan man vel heller ikke forvente vi skal gøre ved en offentlig debat i det danske Folketing på et tidspunkt, hvor vi ikke har færdigforhandlet økonomien med den svenske regering, og hvor der bl.a. er økonomiske krav, der er udestående mellem os, inden vi kan indgå en aftale med den svenske regering.

Det er klart, at når vi fremsætter anlægsloven, vil alle de nødvendige økonomiske beregninger være en del af anlægslovens beskrivelse. Det vil være noget, der vil give anledning til en grundig kulegravning i Folketingets udvalg, og dér vil der blive lejlighed til at finde ud af og sige disse forskellige beregningsmetoder og beregninger af tilbagebetalingstid osv. Jeg håber altså, at vi ikke skal slutte dagen med at diskutere budgetteknik, men at vi kan tage den diskussion om beregninger, når der er grundlag for det, og det vil sige, når anlægsloven er fremsat for Folketinget.

(Kort bemærkning).

#### **Gade (SF):**

Når jeg bad miljøministeren komme op en gang til og tale om de øvrige Østersølande, var det, fordi jeg sådan set synes, det er vigtigt, hvordan Danmark opfører sig over for lande, vi har indgået aftaler med. Vi er et land, der tidli-

**[Gade]**

gere har optrådt ganske markant over for andre lande, f.eks. Polen. Her sagde vi, at vi ikke synes, I skal opføre det a-kraft-værk, som de godt nok havde bestemt at de ville opføre, men vi mente, vi havde ret til at sige, at de ikke skulle opføre det. Derfor bliver jeg også lidt trist til mode, når miljøministeren siger, at de lande kan få lov at komme med velbegrundede indvendinger om, hvordan broen skal udformes.

Jamen tænk, hvis nu Polen eller Finland mener, at vi ikke skal bygge broen, fordi de er dybt bekymrede for fiskerimulighederne, for problemerne med saltholdighed og iltholdighed, skal de så ikke have lov at være medbestemmende hos os om at vælge den miljømæssigt rigtige løsning, ligesom vi mente, vi havde ret til at påtale et a-kraft-værk over for polakkerne?

Miljøministeren står ved siden af den tidligere energiminister. Han var i Polen for at sige til polakkerne, at vi ønsker, at I dropper a-kraftprojektet. Man kan forestille sig, at et andet land siger til Danmark: Vi ønsker, at I dropper dette projekt og bygger en boret tunnel. Men det kan jeg forstå: at vi ikke gider tage hensyn til dem, fordi der er et flertal, der bag lukkede døre allerede har besluttet det hele uden at vide ret meget om konsekvenserne.

Må jeg sige til hr. Løvig Simonsen, at Socialdemokratiet nu har nået sit mål: det er miljømæssigt forsvarligt. Jeg kan forstå, at hr. Løvig Simonsen har fået det godkendt i Socialdemokratiets hovedbestyrelse, og så forstår jeg at hr. Løvig Simonsen er glad.

Sagen er, at det er en miljømæssigt uforsvarlig løsning, der er valgt her i en situation, hvor vi råder over teknologi, viden og – hvis Socialdemokratiet ville – et politisk flertal for en boret tunnel. Det var Socialdemokratiets politik for nogle år siden, men den har man skiftet ud, og det er trist.

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

Taletiden for korte bemærkninger er 2 minutter, og tiden er fremskredet.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg har heller ikke noget ønske om at diskutere budgetteknik – og slet ikke med en finansminister. Jeg er udmærket godt klar over, at dette ikke påvirker de udgiftspolitiske måltal. Konstruktionen er for smart til det. Jeg er fuld-

stændig opmærksom på, at når det er noget, der passer finansministeren, er det uden for, og når det er noget, der ikke passer finansministeren, er det inden for. Det er også fair nok, man skal bare vide, at det er sådan.

Jeg er derfor også klar over, at medmindre der er tab, kommer det ikke direkte til at påvirke finansministerens gode budget eller finanspolitiske måltal. Jeg tror nu alligevel, at mange i dette land ville være glade, hvis de havde samme låneøkonomiske vilkår, som finansministeren har: Nå ja, hvis afbetalingstiden ikke kan klares på 30 år, tager vi 40 eller 50 år, hvis den interne forrentning ikke er 5 pct., men kun 4 eller 3 pct., gør det ikke så meget.

Det, jeg ikke kan forstå, er, at det ikke under en eller anden form påvirker den samlede samfundsøkonomi. Hvis man tjener mindre på et projekt, må det trods alt betyde noget for den samlede økonomi. Når man tjener mindre, må der være noget mindre. Det synes jeg er sund logik. Hvis denne forbindelse ikke bliver så god, må det påvirke den samlede samfundsøkonomi. Det tror jeg ikke jeg kan have misforstået så meget.

Men hvis vi ser væk fra det, har finansministeren så tænkt sig, at der skal ske en reduktion af andre investeringer? Hvad forestiller finansministeren sig nu, når det skal ind i denne investeringsramme? Lader vi så bare investeringsrammen vokse? Det skal jeg ikke på nuværende tidspunkt tage stilling til, men jeg vil bare gerne vide, hvad finansministerens hensigt egentlig er.

**Finansministeren (Henning Dyremose):**

Der bliver ikke, selv om der skulle blive en længere tilbagebetalingsperiode, et egentligt samfundsøkonomisk tab, fordi det er selskabets overskud, der er mindre end oprindelig forventet, og fordi overskuddet er mindre en oprindelig forventet, vil det tage noget længere tid at tilbagebetale lånene. Det betyder en lidt ringere økonomi i projektet. Det, der er kunsten her, er, at det er indkapslet i projektet. Det er ikke noget, der kommer til at påvirke skatteyderne og skatteydernes skattebetaling, og det er afgørende for os.

Investeringsrammediskussionen er aldrig nær så præcis som diskussionen om det udgiftspolitiske måltal og om det, der ligger inden for finansloven, ja, jeg er næsten tilbøjelig til at me-

**[Finansministeren]**

ne, at vi ikke har haft en egentlig stor, principiel diskussion om investeringsrammen i den tid, fru Lone Dybkjær var i regeringen. Vi har, i hvert fald ikke haft det i den tid, jeg har været finansminister. Vi arbejder med det på et mere overordnet niveau, for investeringsrammediskussionen er ikke så afgørende for den daglige styring af samfundsøkonomien. Men vi tager også gerne i forbindelse med dette projekt en investeringsrammediskussion, når vi har en anlægslov og et konkret grundlag at tage den på.

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

Der kommer et tidspunkt, hvor der ikke sker ret meget nyt i en diskussion ... (*Munterhed*) ... under korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Det er jeg sådan set enig i. Hvis det var en almen procedure, ville jeg også synes, den var fin.

Til statsministeren vil jeg bare sige, at der sker ikke direkte tab, nej, undskyld, finansministeren. Jeg beklager meget.

Jeg skal nok lade være med at sige noget som helst til statsministeren på dette tidspunkt. Hvis der kommer et mindre overskud, er der dog færre penge, og det er staten, der er hovedaktionær i det, så hvis – det vil jeg måske gerne medgive – projektet ikke bliver tabsgivende, men der bliver et mindre overskud, må det dog betyde, at det ser dårligere ud for staten.

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

Jeg vil gerne sige til fru Lone Dybkjær, at når jeg gjorde den bemærkning, hænger det sammen med, at det er formandens ret og pligt at gribe ind, hvis de korte bemærkninger – om man så må sige – går i tomgang.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg skal forsøge ikke at gå i tomgang.

Jeg vil bare spørge finansministeren, om det princip for at drive virksomhed – for vi taler om en virksomhed, der skal drives – med sådan et statsgarantisugerør ned i statskassen, selv om det ikke er sikkert, at man suger direkte op, er en model, som finansministeren vil anbefale det private erhvervsliv.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 12 af J. K. Hansen (S), Aagaard (KF), Svend Heislerberg (V) og Arne Melchior (CD) (se foran) vedtoges med 90 stemmer (S, KF, V og CD) mod 21 (SF, FP og RV); 5 (KRF, Eva Fatum (S), Lotte Henriksen (S), Lise Hækkerup (S) og Karen Jespersen (S)) stemte hverken for eller imod.

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 13 af Gade (SF), Lone Dybkjær (RV) og Lysholm Christensen (KRF) (se foran).

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 14 af Ole Donner (FP) (se foran).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 41:**

*Forslag til folketingsbeslutning om beslutningsgrundlaget for etablering af en fast forbindelse over Øresund.*

Af Lone Dybkjær (RV) m.fl.  
(Fremsat 8/2 91).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 10 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

**10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 43:**

*Forslag til folketingsbeslutning om en undersøgelse af alternative faste forbindelser under Øresund og de trafikale tilslutningsmuligheder i Københavnsområdet.*

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.  
(Fremsat 8/2 91).

Forslagene sattes til forhandling.

*Forhandling***Trafikministeren (Ikast):**

De to forslag indebærer, at der skal udarbej-