

**[Trafikministeren]**

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

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

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

**Formanden:**

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

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

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

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

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

**Miljøministeren (Svend Auken):**

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

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

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**32) Forespørgsel nr. F 11:**

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

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

Af Ole Donner (FP) m.fl.

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

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

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

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

[Ole Donner]

Derfor har Fremskridtspartiet fundet anledning til at rejse denne forespørgsel, og der er da også kommet det gode ud af det, at vi nu har fået en redegørelse fra ministeren om forholdene. Det er den, vi just har diskuteret, og vi er selvfølgelig godt klar over, at denne forespørgselsdebat bliver af meget kort varighed, fordi vi stort set har diskuteret disse forhold i debatten om redegørelsen.

### Besvarelse

**Trafikministeren (Helge Mortensen):**

Jeg har lyst til at medgive forespørgeren det synspunkt, at der har været et rimeligt sammenfald mellem redegørelsen og den af hr. Ole Donner rejste forespørgsel her i Folketinget. Ydermere gav regeringen sidste sommer tillæg om at komme med en redegørelse forud for, at de endelige beslutninger ville blive truffet – og som det er fremgået af debatten, står vi over for de afsluttende forhandlinger med Sverige.

Jeg skal som besvarelse af forespørgslen henvise til den redegørelse, jeg har afgivet, og kort opsummere afslutningen af redegørelsen ved at påpege, at der med beslutningen den 7. april 1993 om de danske landanlægs linjeføring og udformning, miljøkvalitetsmålsætning samt kontrol- og overvågningsprogram allerede er opnået en mere tilfredsstillende løsning vedrørende de danske landanlæg end forudsat i anlægsloven.

Hvad angår kyst til kyst-anlægget, bør der i samarbejde mellem de to lande også sikres en tilfredsstillende løsning for kyst til kyst-anlæggets udformning, miljøkvalitetsmålsætning samt kontrol- og overvågningsprogram.

Endelig tillægges de miljømæssige hensyn i begge lande en meget stor rolle, og med den nuværende viden samt resultaterne af den afsluttende høring bør kyst til kyst-anlægget udføres uden nogen blokerende virkning for vandgennemstrømningen som følge af den faste forbindelse. Det sikres dels ved en miljømæssig optimering af de faste anlægs udformning, dels ved de nødvendige kompensationsafgravninger. De afsluttende kompenserende afgravninger skal baseres på måleresultater for hele anlægsperioden og anvendelse af tredimensionale modeller.

De af selskaberne den 16. november 1993 afgivne budgetter for såvel de danske anlæg som

for kyst til kyst-anlægget ligger inden for anlægslovens rammer og viser – med den usikkerhed, der altid vil være knyttet til anlægsarbejder af dette omfang – at det er realistisk, at anlæggene kan finansieres gennem brugerbetaling.

Der er således nu det fornødne grundlag for at tage stilling til kyst til kyst-anlæggets udformning og de udestående miljømæssige spørgsmål om den faste forbindelse over Øresund. Dette påregnes at kunne ske inden årets udgang.

### Forhandling

**Ole Donner (FP):**

Lige fra starten har der været diskussion om Øresundsprojektet: Hvilke trafikprognoser ligger til grund? Og hvordan med økonomien i projektet? Er det overhovedet det mest belejlige sted at lægge forbindelsen? Herudover har man overhørt befolkningens modstand, og med rette føler mange borgere, at projektet er blevet til på baggrund af en udemokratisk beslutningsproces.

Siden man vedtog Øresundsprojektet i 1991, har det været udsat for periodevis meget stærk kritik og med rette. F.eks. er man, længe før det første spadestik til forbindelsen var taget, begyndt at rive huse ned på Amager, hvor forbindelsen skal bygges. Det har naturligvis medført en masse protester fra de berørte, som i forvejen har måttet slås med dårlige ekspropriationserstatninger for deres ejendomme.

Og hele tiden dukker der nye økonomiske beregninger op, nye trafikprognoser, der viser en trafik, som er for lille til at bære projektet, nye miljømæssige beregninger, der viser belastninger af miljøet, osv.

Også selve placeringen af Øresundsforbindelsen er jo tvivlsom. Hvorfor lægger man forbindelsen på Øresunds bredeste sted? Det tyder på, at man er mere interesseret i at sætte en eller anden verdensrekord i brobyggeri, for forbindelsen skal bestå af både en lavbro, en højbro og en tunnel, og tilmed skal der så laves en række nye vejforbindelser til og fra forbindelsen på steder, hvor det absolut er mest besværligt og generer flest mulige borgere. Meget tyder derfor på, at det ikke ligefrem er det rigtige sted, man har valgt, til at opføre forbindelsen.

[Ole Donner]

Spørgsmålet er så: Er der stadig mulighed for at nyvurdere Øresundsprojektet? Det mener vi i Fremskridtspartiet der er. På trods af at der allerede er arbejder i gang på Amager og der allerede er eksproprieret over 200 ejendomme, så behøver disse arbejder ikke nødvendigvis at være helt spildt ved at stoppe Øresundsprojektet på nuværende tidspunkt. Under alle omstændigheder trænger man til bedre trafikforbindelser for både tog og biler til og fra Kastrup, og det kan man selvfølgelig bruge traceerne til.

Derfor drejer det sig for os om, at der sker en tilbundsgående nyvurdering af hele projektet, inden kyst til kyst-anlægget påbegyndes. Påbegyndes dette arbejde først, er det for sent.

Der er to punkter, som kan få hele projektet til at skride. Det første er trafikprognoserne. Trafikministerens løfter om, at projektet bliver brugerfinansieret, tror vi ikke ret meget på i Fremskridtspartiet. Det er jo rigtigt, at statsbanerne skal betale en meget stor del, og det er jo også samfundet, der dækker det kæmpe underskud, der måtte opstå dér. Derfor er vi meget enige med Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti i, at man burde lave en nyvurdering af dette projekt.

Derfor skal jeg på Fremskridtspartiets vegne fremsætte følgende:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

»Folketinget opfordrer regeringen til at lade Øresundsprojektet underkaste en uvildig nyvurdering.

Herefter går Tinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 19).

**Formanden:**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag om motiveret dagsorden indgår i de videre forhandlinger.

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

Hr. Ole Donner nævnte for et øjeblik siden ordet »verdensrekord«. Jeg kunne så også mene, at Fremskridtspartiet er nær ved at sætte verdensrekord eller årsrekord i at stille forespørgsler – men det er selvfølgelig ethvert medlems ret at gøre det. Jeg har mærket mig i dag, at hr. Ole Donner har bedt hele fire mini-

stre om at komme til stede og besvare denne forespørgsel.

Med henvisning til den lange debat, vi lige har haft om den faste forbindelse over Øresund, og med henvisning til trafikministerens redegørelse, som vi netop har debatteret, og det, ministeren har sagt her, skal jeg indskrænke mig til at sige, at vi kan tilslutte os ministerens redegørelse.

Og for at hr. Ole Donners forslag om motiveret dagsorden ikke skal stå alene, skal jeg på vegne af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre, Centrum-Demokraterne, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti fremsætte følgende:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

»Idet Folketinget tager den af trafikministeren afgivne redegørelse til efterretning, går Tinget over til næste sag på dagsordenen.« (Dagsordensforslag nr. D 20).

**Formanden:**

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

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil godt ganske kort sige til hr. J.K. Hansen – som mente, at Fremskridtspartiet ville sætte Danmarksrekord i at stille forespørgsler – at denne forespørgselsdebat, hvor vi har bedt fire ministre om at være til stede, jo afstedkom, at vi fik den redegørelse, som vi har diskuteret tidligere i dag, så der er da kommet noget godt ud af den.

Dernæst vil jeg godt sige til hr. J.K. Hansen, at det jo er sådan, at man har været frygtelig nervøs for, at Fremskridtspartiet skulle trække denne forespørgsel tilbage, for så ville man ikke få mulighed for i Folketinget at få Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti bundet op på en dagsorden – så kan man kalde den en afværgedagsorden eller noget andet – så netop lige præcis denne forespørgsel er jeg overbevist om at trafikministeren er glad for at Fremskridtspartiet har holdt på dagsordenen. Ellers ville man have fået en frygtelig tumult fra nu af og til den 1. januar 1994, fordi man ikke ville have kunnet få en klar tilkendegivelse fra Fol-

[Ole Donner]

kettinget om, hvorvidt man skulle gå videre eller ej. Derfor er jeg overbevist om, at trafikministeren er meget glad for denne forespørgsel, i hvert fald på nuværende tidspunkt.

**Ikast (KF):**

Det Konservative Folkeparti kan tilslutte sig den redegørelse, vi har fået fra miljøministeren og fra trafikministeren, og endvidere kan vi tilslutte os det forslag om motiveret dagsorden, som netop er oplæst af hr. J.K. Hansen.

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil gerne takke Fremskridtspartiet for forespørgslen, ikke fordi jeg synes, at der er behov for at tilføre debatten mere, men fordi vi nu får lejlighed til at stemme for et dagsordensforslag fra hele regeringen, dvs. Socialdemokratiet, CD, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti, samt De Konservative og Venstre, der fastslår, at vi tager redegørelsen til efterretning, sådan som vi har fået den forelagt af ministeren her i dag, og at der arbejdes videre med projektet på det eksisterende grundlag.

Herved er det afsløret, at såvel De Radikale som Kristeligt Folkeparti kun har interesse for én ting, nemlig for at fuppe den del af befolkningen, som er skeptisk over for den faste Øresundsforbindelse.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Det kommer ikke bag på mig, at det er nødvendigt at vejlede hr. Svend Heiselberg om, hvad der står i redegørelsen, for det fremgik jo tydeligt af hr. Svend Heiselbergs indlæg tidligere i dag, at han ikke har læst den, men der står faktisk på side 1 – og det skulle jo være overkommeligt for hr. Svend Heiselberg at stifte bekendtskab med – at Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti er modstandere af dette broanlæg, og at vi opfordrer til, at det bliver nyvurderet.

Det er, hvad redegørelsen indeholder for så vidt angår Kristeligt Folkepartis og Det Radikale Venstres holdning, og jeg har da noteret mig, at alle ordførere med undtagelse af hr. Svend Heiselberg også har opdaget det.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg har forstået, at hr. Bilgrav-Nielsen forlader Folketinget ved næste valg. Jeg ved ikke, om det kan bero på alderdom, på hukommelsessvigt, men hvis det ikke gør det, så burde hr. Bilgrav-Nielsen jo erindre sig, at jeg netop læste op, at De Radikale giver udtryk for, at de faktisk er modstandere; men alligevel tilføjer man jo, at man er beredt til at arbejde videre med projektet på det eksisterende lovgrundlag, som beskrevet i redegørelsen, som ministeren har givet.

Det, hr. Bilgrav-Nielsen har gjort, er at forsøge at tegne et billede af, at De Radikale er modstandere, og at appellere til de mennesker, som er skeptiske over for den faste forbindelse over Øresund, og så tror han, at han kan skabe sig noget goodwill i befolkningen derved. Hr. Bilgrav-Nielsen, I er afsløret i dag, for det er fup og fiduser, I kører med, når det drejer sig om den faste Øresundsforbindelse.

**Formanden:**

Jeg vil gerne have lov til at påtale så grov en tiltale. Desuden er det ikke acceptabelt, at man siger I eller du til medlemmer i salen, og det ved hr. Svend Heiselberg udmærket godt.

(Kort bemærkning).

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Det er så anden gang i dag, at hr. Svend Heiselberg påtales fra formandsstolen, og jeg skal kun gentage, hvad jeg sagde, første gang det skete: at når hr. Svend Heiselberg bringer sig i den situation, er det, fordi hr. Svend Heiselberg har en rigtig dårlig sag.

Må jeg så i øvrigt en gang til slå fast, at Det Radikale Venstre ikke er tilhænger af den bro; men vi konstaterer – vi bruger faktisk ordene »vi konstaterer« – at så længe der står 140 mandater bag, så bliver der nok arbejdet videre på det lovgrundlag, vi har – desværre.

(Kort bemærkning).

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

Jeg vil kun gøre hr. Svend Heiselberg opmærksom på, at det, man tager til efterretning, jo er hele redegørelsen og altså også side 1, hvor der står, at Kristeligt Folkeparti og Det Radikale Venstre ikke tager del i ansvaret.

Når hr. Svend Heiselberg tillader sig at bruge grove ord over for Det Radikale Venstres

[Ole M. Nielsen]

hr. Bilgrav-Nielsen – og det kunne altså lige så godt have været over for mig – vil jeg gerne vende tilbage til mit spørgsmål til hr. Svend Heiselberg i den tidligere debat, hvor hr. Svend Heiselberg ikke kunne gøre rede for, hvor han ville finde de penge, som kommer til at mangle. Hvor vil hr. Svend Heiselberg finde de penge, som kommer til at mangle, når indtægterne ved Øresundsforbindelsen til sin tid ikke kan betale renterne? De må ikke komme fra statskassen; jeg ved ikke, hvor de så skal komme fra. Jeg synes, det var ret interessant at få at vide.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg ved ikke, hvad det er for penge, Kristeligt Folkepartis ordfører taler om. Det er altså penge, som Kristeligt Folkepartis ordfører tror der kommer til at mangle, men det kan vi ikke bygge ret meget på.

Så vil jeg gerne spørge: Var det ikke en del af regeringsgrundlaget, at De Radikale skulle tilslutte sig aftalen om den faste forbindelse? Hr. Bilgrav-Nielsen siger nej; men jeg har hørt, at hr. Bilgrav-Nielsen blev belært af trafikministeren i sin tid.

**Trafikministeren (Helge Mortensen):**

På baggrund af den seneste udveksling af synspunkter her synes jeg, at det måske var på sin plads at sige, at der jo ikke er noget nyt i, at Det Radikale Venstre og nu også Kristeligt Folkeparti – altså partier, der ikke går ind for Øresundsforbindelsen, men som sidder i regeringen – faktisk er gået ind i en regering, hvor man accepterer de forlig, der var indgået ved regeringsdannelsen, selv om man ikke er med i dem.

Det har faktisk et fortilfælde. Det har et fortilfælde i VKR-regeringen. I VKR-regeringen var det sådan, at De Radikale ikke tilsluttede sig Storebæltsforliget i den periode, hvor VKR-regeringen sad, men man accepterede forliget, og man deltog i følgegruppen. Man deltog på den måde, at man var repræsenteret med ministre og ikke som de øvrige forligspartier også med folketingsgruppen, og efter at regeringen var ophørt, gik Det Radikale Venstre ud af følgegruppen uden på noget tidspunkt at have tilsluttet sig forliget omkring Storebælt.

Det er nøjagtig den samme situation, der er her. Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti har ved regeringsdannelsen tilkendegivet, at de går ind for, at de forlig, der eksisterer, fastholdes og gennemføres – dog med de bemærkninger, der er i redegørelsen – men at de i øvrigt ikke er forligsdeltagere af den grund. Det føler jeg er det, hr. Svend Heiselberg efterlyser, men dér må jeg sige, at hr. Svend Heiselberg gør regning uden vært. Og hans egen VKR-regering havde det på nøjagtig samme måde.

(Kort bemærkning).

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

Hr. Svend Heiselberg kender udmærket de betingelser, som Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti er gået ind i regeringen på, hvad angår Øresundsprojektet. Vi respekterer til fulde, at der er fire partier med et stort flertal i Folketinget, der ønsker Øresundsforbindelsen. Vi tillader os blot at opfordre til fornuft i sagen – og herunder kunne det være aktuelt for hr. Svend Heiselberg at begynde at forberede den grimasse, der skal bruges, når den situation opstår, at der skal søges finansiering af underskuddet i projektet.

**Gade (SF):**

Når jeg var lidt bekymret, fordi vi skulle have denne forespørgselsdebat, og i hvert fald ikke selv har anmeldt den, er det jo, fordi man ved, at det godt kan blive brugt af modparten; det er måske også det, vi står over for her, som hr. Svend Heiselberg er inde på.

Ifølge det forslag om motiveret dagsorden, som er stillet af regeringspartierne og bropartierne, skal vi tage den af trafikministeren afgivne redegørelse til efterretning. Den indeholder jo to elementer. Det første element er alt det dér med, at vi skal fortsætte, og alt det, jeg har kritiseret før, og det andet element er, at der er to partier, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti, som sådan set er enige med mig, og det skal hr. Svend Heiselberg så tage til efterretning. Det er sådan set det, vi stemmer om, og det kan jeg godt forstå at hr. Svend Heiselberg har problemer med.

Sådan set har vi vel alle sammen lidt problemer med denne her situation. Jeg har forstået, at der er to partier i regeringen, som har fået lov at være trojanske heste i denne sag på den

**[Gade]**

betingelse, ikke at de skal holde mund, mens de er inde i hesten – de må vist også godt tale højt, som jeg også har hørt hr. Bilgrav-Nielsen gøre i dag – men de må ikke springe ud af hesten inde bag fjendens linjer, har jeg forstået. Det er vist aftalen.

Jeg må konstatere, at sådan er det, men for at der kan blive lidt mere klarhed i sagen, mener jeg nok, at Folketinget skal have en ordentlig dagsorden at tage stilling til, og derfor vil jeg stille følgende:

**Forslag om motiveret dagsorden.**

»Idet Folketinget konstaterer, at hele Øresundsprojektet bør underkastes en uvildig nyvurdering, opfordrer Folketinget regeringen til at undlade at indgå en aftale med den svenske regering om Øresundsprojektet, før der foreligger eksakte beregninger om vandgennemstrømningen i Øresund ved hjælp af 3D-modeller, som anbefalet af Det internationale Ekspertpanel og Vattendomstolen.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 21).

**Formanden:**

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

**Sonja Albrink (CD):**

Jeg skal ikke forlænge debatten væsentligt, men blot sige, at vi tager ministerens redegørelse til efterretning, og at vi stemmer for den af regeringen foreslåede dagsorden; og deraf følger så, at vi ikke stemmer for de andre dagsordensforslag.

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

Vi er for så vidt godt tilfredse med, at både Fremskridtspartiet og SF opfordrer vore regeringspartnere og Venstre og De Konservative til at foretage den uvildige vurdering, men det kræver ikke nye dagsordener. Vi har gjort forsøget, og den dagsorden, der er fra det store flertal, er tilstrækkelig. Vi håber stadig væk, at de fire bropartier kommer til fornuft.

I den forbindelse vil jeg igen fremføre det, som jeg var inde på i mit tidligere indlæg: Jeg synes, der bliver snakket for lidt om miljø i det hele taget i denne debat, men specielt om det

miljøproblem, som ligger i, at Øresundsprojektet repræsenterer en helt forkert trafikudvikling. Jeg synes, at det er frygtelig kedeligt, at vi får et broprojekt til at stå som et monument over en fejlslagen trafikpolitik og en fejlslagen vurdering af trafikudviklingen. Det er virkelig ærgerligt, og det er noget af det, jeg mente vi kunne få rettet, hvis vi fik en uvildig, helt ny og nøgtern vurdering af behov, økonomi og miljø på én gang. Det lader sig nok ikke gøre, må vi konstatere.

**Ole Donner (FP):**

Der er under forespørgselsdebatten fremsat 3 dagsordensforslag. Jeg kan sige, at vi er meget enige med SF i den formulering, de har valgt, men vi har nu valgt at fremsætte vores egen dagsorden ...

**Formanden:**

Der er et uacceptabelt højt støjniveau i salen, og det skal være muligt at høre, hvad ordførerne siger.

**Ole Donner (FP):**

Vi har altså valgt at fremsætte vores eget dagsordensforslag. Vi gjorde det så kort som overhovedet muligt, fordi der på side 1 i den redegørelse, som vi diskuterede før, stod, at De Radikale og Kristeligt Folkeparti var interesserede i at få en uvildig nyvurdering af projektet. Derfor havde vi selvfølgelig håbet på, at disse to partier kunne stemme for vores dagsordensforslag.

Hr. Bilgrav-Nielsen har flere gange i dag sagt, at der er 140 medlemmer i Folketinget, som ønsker at få en Øresundsforbindelse. Men de 140 bliver jo i dag udvidet med dels Kristeligt Folkeparti og dels Det Radikale Venstre; for det er jo en følge af, at man nu tager denne redegørelse til efterretning, at man accepterer, at det hele går videre i samme skure, uden at man undersøger det nærmere.

Jeg var i øvrigt lidt forvirret før, for da var der en stor debat mellem Venstre, Kristeligt Folkeparti og De Radikale. Og det må jo undre, når man ser, at de sammen har fremsat det dagsordensforslag, som de diskuterede så kraftigt. Det understreger jo, at man altså kan have mange forskellige begrundelser for bare at tage dagsordensforslaget til efterretning.

[Ole Donner]

Jeg synes også, det er meget interessant, at De Radikale bliver rost her fra Folketingets talarstol for, at de gik med til Storebæltsbroen, sidste gang de var i regering. Nu roser man så De Radikale, fordi de går med til Øresundsbroen. Nu kunne man måske sige: Så kommer der nok heller ikke mere. Jo, jo, under det næste punkt på dagsordenen kan man rose De Radikale for at gå med til at lægge et miljøagentur i København, selv om de også har den modsatte holdning dér. Det er jo en glimrende måde at demonstrere på, at man altså er for noget, men at man nødtvunget går med til noget andet. Jeg håber, at der kan blive flertal for Fremskridtspartiets dagsorden.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Ja, vi er vel egentlig kommet til afsnittet for spøg og skæmt. Og derfor bør man måske ikke kommentere hr. Ole Donners indlæg.

Det er jo rent faktisk sådan, at almindelig forligsetik medfører, at hvis ikke samtlige partier bag et forlig ønsker at ændre forliget, så kan det ikke ændres. Det er derfor, vi siger: Vi har ingen problemer med at tage en redegørelse til efterretning, hvoraf det fremgår, at vi fortsat er aktive modstandere af denne forbindelse.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg er enig med hr. Bilgrav-Nielsen: Vi er kommet til afdelingen for spøg og skæmt. Man siger: Vi går ind for det dér. Og så stemmer man for det modsatte.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 20 af J.K. Hansen (S), Ikast (KF), Svend Heiselberg (V), Sonja Albrink (CD), Bilgrav-Nielsen (RV) og Ole M. Nielsen (KRF) (se foran) vedtoges med 107 stemmer mod 16.

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 19 af Ole Donner (FP) (se foran).

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 21 af Gade (SF) (se foran).

Den sidste sag på dagsordenen var:

### **33) Forespørgsel nr. F 14:**

*Forespørgsel til statsministeren og miljøministeren:*

»Hvad kan regeringen oplyse vedrørende beslutningsgrundlaget for placeringen af Det Europæiske Miljøagentur i Danmark?«

Af Aage Brusgaard (FP), Engell (KF) og Ivar Hansen (V) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 2/12 93. Fremme af forespørgslen vedtaget 8/12 93).

### *Begrundelse*

**Aage Brusgaard (FP):**

Som ordfører for forespørgerne vil jeg gerne komme med følgende begrundelse for forespørgslen.

I april 1991 besluttede Folketinget, at såfremt Danmark ville få EU's Miljøagentur, skulle det rent fysisk placeres ved Risø.

Folketingets Finansudvalg vedtog i den forbindelse et aktstykke, der var baseret på, at Miljøagenturet netop skulle placeres ved Risø i nærheden af Roskilde. Folketinget, vælgerne og EU havde derfor en begrundet forventning om, at hvis Danmark i overensstemmelse med regeringens og Folketingets Markedsudvalgs ønsker skulle få tildelt Miljøagenturet, ville det blive placeret ved Risø.

Den 29. oktober 1993 udtalte miljøministeren ifølge dagbladet Roskilde Tidende: »Jeg har ikke fantasi til at forestille mig en anden placering end området ved Risø.«

Den 25. november 1993 meddelte statsministeren og miljøministeren, at en enig regering stod bag ønsket om en placering i København nær centrum.

Derfor vil forespørgerne gerne have oplyst, om der er fremkommet nye forhold vedrørende lokalisering af Miljøagenturet. I bekræftende fald: Hvilke nye momenter er der da fremkommet i forhold til april 1991, som bevirker, at regeringen nu ikke kan bruge Risøområdet til placeringen, men foretrækker hovedstadsområdets centrum?

Regeringens håndtering af sagen har været dybt utilfredsstillende for Folketinget og for befolkningen.

Det har været frustrerende den ene dag at høre fra topministrene, at det var en enig regering, der stod bag placeringen i København, og