

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

30) Anden behandling af lovforslag nr. L 85:

Forslag til lov om ændring af lov om erhvervs- fremme.

Af industriministeren (Trøjborg).

(Fremsat 24/11 93. Første behandling 1/12 93. Betænkning 9/12 93).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

31) Forhandling om redegørelse nr. R 8:

Trafikministerens redegørelse af 7. december 1993 om anlæg af fast forbindelse over Øresund.

(Redegørelsen anmeldt 7/12 93. Redegørelsen givet 7/12 93. Meddelelse om forhandling 7/12 93).

Forhandling

J.K. Hansen (S):

Jeg skal starte med at takke trafikministeren for redegørelsen. Med denne redegørelse har regeringen opfyldt tilsagnet om – inden beslutningen om den endelige udformning af kyst til kyst-anlægget tages af Danmarks og Sveriges regeringer – at give Folketinget en redegørelse med en efterfølgende debat her i Tinget. Det er vi tilfredse med i Socialdemokratiet.

Anlægsloven foreskriver, at der skal opstilles en kvalitetsmålsætning for anlæggenes miljøeffekter i Østersøen og i Øresund samt på land, ligesom der skal opstilles et overvågnings- og kontrolprogram for anlæggene.

Der er også tidligere givet tilsagn om, at der forud for den endelige udformning af Øresundsforbindelsen og det danske landanlæg samt miljøkvalitetsmålsætningerne ville blive afholdt offentlige høringer. Også disse tilsagn er blevet opfyldt, og en samlet rapport er tilgået Folketingets Trafikudvalg og Miljø- og Planlægningsudvalg.

Endvidere er der siden anlægslovens vedtagelse gennemført og iværksat en lang række undersøgelser specielt vedrørende de miljømæssige forhold. Formålet med disse undersøgelser har helt klart været at tilvejebringe det bedst mulige grundlag for den svenske miljøprøvning og den offentlige høring med supplerende høring her i Danmark om forslag til miljøkvalitetsmålsætninger og kontrol- og overvågningsprogram samt den mere detaljerede udformning af forbindelsen.

Mit partis miljøordfører, hr. Martin Glerup, vil efter mig komme ind på de mere detaljerede miljøbetragtninger vedrørende forbindelsen. Jeg skal derfor kort fremkomme med nogle bemærkninger vedrørende det danske landanlæg, kyst til kyst-anlægget og økonomien.

Vedrørende landanlægget er der som bekendt i betænkningen til anlægsloven tilkend-

[J.K. Hansen]

givet en fremskyndelse af landanlæggets etablering af såvel bane som lufthavnsbanegård og motorvejsanlæg. Den endelige udformning af landanlæggene er da også besluttet, arbejdet er i fuld gang, og jeg skal ikke undlade at nævne det positive i, at der også foretages en overdækning af anlægget i Tårnby for et maksimumsbeløb af 300 mio. kr.

Vedrørende kyst til kyst-anlægget må jeg sige, at grundlaget for, at den danske og den svenske regering kan beslutte den endelige udformning af anlægget, efter Socialdemokratiets opfattelse nu er til stede. Og de foretagne undersøgelser og den kendelse, som den svenske vanddomstol har afgivet, viser, at det vil være teknisk muligt at udforme kyst til kyst-anlægget på en sådan måde, at anlæggets selvstændige blokering af vandgennemstrømningen reduceres til 0,5 pct. – næsten det mindst målelige – og at en nulblokering kan opnås ved en minimal afgravning.

Om økonomien må jeg sige, at der her i efteråret jo er tilgået Folketinget en detaljeret budgetlægning fra bygherren for Øresundsselskaberne såvel for landanlægget som for kyst til kyst-anlægget. Der er her tale om et budget, der er udregnet på et kendt og sikkert grundlag, og jeg mener ikke, der er nogen grund til at betvivle, at dette budget skulle holde. Ej heller er der på det foreliggende grundlag grund til at betvivle, at anlægslovens bemærkninger om, at anlægget vil kunne afskrives på mindre end 30 år, fortsat holder.

Jeg vil ikke komme ind på enkelthederne i trafikministerens redegørelse, men nøjes med at henvise til dens enkelte afsnit og afslutningsvis påpege – som trafikministeren også gør det i sin redegørelse – at det fornødne grundlag for at tage stilling til kyst til kyst-anlæggets udformning nu foreligger. Herefter vil partiets miljøordfører fortsætte.

Martin Glerup (S):

På det miljømæssige område er der, siden aftalen om den faste forbindelse blev indgået i 1991, udfoldet store bestræbelser for at reducere Øresundsforbindelsens miljøpåvirkning så meget som overhovedet muligt.

I Danmark indkom der ikke mindre end 297 indsigelser og forslag og ideer i forbindelse med den offentlige høringsproces, som sluttede den 12. november i år. Tilsvarende har pro-

jektet på svensk side gennemgået en miljøprøvning i henhold til den svenske miljølovgivning. I hele 1993 har et internationalt ekspertpanel arbejdet på at finde frem til løsninger, som er miljømæssigt optimale. Alle bestræbelser har således haft det ene fælles formål at skabe optimale betingelser for natur og miljø i forbindelse med det store projekt.

Socialdemokratiet er godt tilfreds med, at Øresundsforbindelsen udføres således, at der ikke vil være nogen bremsende virkning på vandgennemstrømningen. I forbindelse hermed må der heller ikke ske nogen ændring i ilt- og salttilførslen til Østersøen. Det falder helt i tråd med den danske miljøkvalitetsmålsætning for Østersøen. Forbedringer af projektets udformning har bevirket, at den blokerende effekt af anlægget forventes at kunne nedbringes fra ca. 2,3 pct. – som gjaldt for det oprindelige projekt – til 0,5 pct. Og jo bedre anlægget udformes, desto mindre kompensationsafgravning i Øresund skal der til for at opnå den tilsigtede nulløsning.

For at skabe endnu større sikkerhed med hensyn til, hvordan Øresundsforbindelsen vil påvirke omgivelserne, vil to uafhængige institutter med to forskellige modeller foretage endnu mere nøjagtige beregninger, den såkaldte tredimensionale model. Ekspertpanelet forventer, at resultaterne af de avancerede modelberegninger foreligger i juli 1994, altså i god tid før de konkrete anlægsarbejder begynder.

Socialdemokratiet finder det formålstjenligt, at den miljømæssige vurdering fortsætter i form af det fælles overvågnings- og kontrolprogram.

Det skal også gælde for Amager Strandområdet, hvor vi vil følge udviklingen meget nøje, således at den skærpede målsætning med hensyn til såvel badevand som strandkvalitet kan opretholdes.

Det internationale ekspertpanel skal til stighed følge overvågnings- og kontrolprogrammet. På den måde kan Øresundsforbindelsen løbende miljøforbedres, alt efter som arbejdet skrider frem. I overensstemmelse med moderne miljøledelse er det ekspertpanelets opfattelse, at der skal tages stilling til at fremme og evaluere den såkaldte feed back-mekanisme mellem anlægsarbejderne og overvågningsprogrammet.

[Martin Glerup]

Alt i alt må vi konstatere, at alle kræfter bliver sat ind på den bedst mulige realisering af en kombineret Øresundsforbindelse. Processen har allerede givet sig udslag i miljøforbedringer, og den vil fortsætte og stå på, også når arbejdet er gået i gang, og efter at det er fuldført.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Nu fik vi her en lang rosende gennemgang af de miljømæssige forhold i forbindelse med Øresundprojektet, men jeg vil gerne spørge den socialdemokratiske ordfører: Har det overhovedet ingen indvirkning på Socialdemokratiet, at kun 25 pct. af den danske befolkning går ind for Øresundsforbindelsen? 55 pct. går imod, og resten har ikke taget stilling.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Der var nogle besværgelser i hr. J.K. Hansens indlæg. Der er ikke grund til at betvivle økonomien, sagde hr. J.K. Hansen blandt andet. Det kan vi komme ind på senere.

Det, jeg gerne vil spørge om nu, er, hvad Socialdemokratiet egentlig mener, når der bliver sagt her fra hr. J.K. Hansens side, at der kun skal være minimale afgravninger i Øresund. Hvor ved hr. J.K. Hansen det fra?

Og så vil jeg godt spørge hr. Martin Glerup, der siger, at vi skal foretage disse tredimensionale målinger af vandgennemstrømningen: Skal resultatet af disse målinger foreligge, før man laver aftaler med svenskerne? Eller er det Socialdemokratiets synspunkt, at det kan man altid gøre, og at man så i øvrigt kan finde ud af, hvordan man ordner det, hen ad vejen?

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Med hensyn til hr. Ole Donners bemærkning må jeg sige, at de ikke har meget med miljøoptimering af Øresundsforbindelsen at gøre som sådan. Det er jo klart, at store projekter vækker stor debat, og sådan er det også med dette store projekt. Og vores opgave vil være at gøre projektet så miljørigtigt som muligt.

Med hensyn til hr. Gades miljøbetragtninger kan jeg sige, at det er klart, at ekspertpanelets forudsætninger er, at de tredimensionale mo-

deller fremviser resultater, inden anlægsarbejdet går i gang.

Men jeg vil fastslå, at man stadig væk under hele processen skal have en gennemgang af de ting, der fremkommer, med henblik på at mindske afgravningen i Øresund så meget som muligt.

(Kort bemærkning).

J.K. Hansen (S):

Jeg skal da sige til hr. Ole Donner, at den slags undersøgelser, som er foretaget her for nylig om, hvem der er for, og hvem der er imod, og hvem der ikke har udtalt sig, ser vi jo en hel del af her i samfundet, og jeg tillægger altså ikke den slags undersøgelser så stor betydning.

Jeg tillægger det meget større betydning, hvad et sådant anlæg vil betyde for hele den region, vi befinder os i.

Og når jeg i min ordførertale siger, at der vil blive tale om minimale afgravninger, så er det, fordi jeg tror på, at vi kan få en sådan teknisk udformning, at vi kan komme så langt ned mod en nulblokerings-effekt som overhovedet muligt.

Vi har nogle fantastisk gode erfaringer fra Storebæltsanlægget, hvor man jo slet ikke har skullet foretage de afgravninger i Storebælt, som man i sin tid lagde op til: de mange millioner kubikmeter, der her skulle fjernes.

Jeg tror på, at når vi kommer frem til de tekniske udformninger af anlægget, vil vi komme meget langt ned, således at der selvfølgelig nok skal foretages afgravninger, ikke mindst til tunnelen under Drogden, men at de bliver minimale. Det er det, jeg bygger det på.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg ved, at man siger, at tro flytter bjerge, men nu kan jeg næsten høre, at tro bygger broer: miljørigtige broer!

Det er altså tro, Socialdemokratiet bygger det på. Så vil jeg godt opfordre Socialdemokratiet til at bygge lidt mere på de facts, som man ved vi kan få – hvis vi vel at mærke venter, til vi har beregningerne vedrørende vandgennemstrømningen.

Jeg blev lidt usikker, da jeg hørte hr. J.K. Hansen: Går Socialdemokratiet nu ind for en

[Gade]

nulløsning med hensyn til Østersøen? Det har Socialdemokratiet jo aldrig meldt klart ud før; det var ikke en klar forudsætning for lovens vedtagelse. Men hvis det nu er en klar melding, at man går ind for en nulløsning med hensyn til Østersøen, så ved vi jo alle her, at det betyder, at der skal foretages kompenserende afgravninger i havbunden i Øresund. Hvis ja, så er det, jeg spørger Socialdemokratiet: Er det så meldingen i dag, at man vil lave en aftale uden at vide, hvor meget der skal graves i Øresund, og uden dermed at kende konsekvenserne af de miljøforringelser, vi skal have her tæt på København?

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne starte med at sige tak til hr. J.K. Hansen, fordi han svarede på det spørgsmål, som jeg stillede til hr. Martin Glerup. Det er selvfølgelig rart at få svar. Det bekymrer mig dog lidt, at Socialdemokratiet overhovedet ikke tager sig noget af, hvad befolkningen mener. Der er siger og skriver 25 pct., der synes, det er en god idé at bygge en Øresundsforbindelse; men alligevel kører man bare derudad, og det er vel at mærke et parti, der kalder sig demokratisk, der kører på denne måde.

Så vil jeg godt spørge hr. Martin Glerup: Er det ikke rigtigt – som hr. Gade var inde på – at det, man gør nu, er, at man bygger broen, og så ser man på, hvad det medfører af miljøskader, og når den så er bygget, konstaterer man, at der godt nok var meget mere, end man havde regnet med, men at nu er broen jo bygget, så det kan man ikke gøre noget ved? Hvorfor pokker indrømmer man det ikke i stedet for at forsøge at pakke det ind?

Formanden:

Det pynter ikke med kraftudtryk i folketingsalen.

(Kort bemærkning).

J.K. Hansen (S):

Hr. Gade kan jo altid forsøge at sprede misforståelser osv.; det må stå for hr. Gades egen regning.

Når hr. Gade taler om tro, så er det nu sådan, at jeg mener, at den tro, som jeg er fremkommet med her, altså bygger på nogle forud-

sætninger, som vi har fået tilvejebragt. Jeg er naturligvis ikke – i modsætning til hr. Gade – i stand til at læse i en krystalkugle. Der er nogle, der har de evner; jeg har dem ikke, og jeg tror ikke, at vi har dem i Socialdemokratiet. Så vi kan naturligvis ikke læse, hvor meget der skal afgraves. Men vi har erfaringer fra Storebælt, og de erfaringer vil vi godt have ført videre til Øresund – naturligvis! Det ville da være fuldstændig galimatias, hvis vi skulle begynde at afgrave x millioner kubikmeter i Øresund nu i stedet for at vente, til vi kender den tekniske udformning af anlægget, således at vi derefter – med de målinger, som vi foretager hele tiden – kan vurdere, hvor meget der skal afgraves.

Til hr. Ole Donner vil jeg bare sige: Det er jo faktisk sådan – og det er egentlig mærkeligt – at alle partier her i Folketinget går ind for en fast forbindelse over Øresund. Der er lidt delte meninger fra visse partiers side om, hvordan den skal være. Men det er faktisk sådan, at alle partier går ind for en fast forbindelse – og det skulle så være i strid med det, som de få mennesker, der er blevet spurgt, mener!

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Nu skal jeg svare hr. Ole Donner, idet jeg vil fastslå, at den miljøoptimering, som løbende foretages, vil betyde, at man ikke graver det mindste mere i Øresund, end hvad der er nødvendigt for, at vi kan få en nulløsning i Østersøen med hensyn til vandgennemstrømning, med hensyn til saltindhold og med hensyn til iltindhold.

Formanden:

Hr. Gade har ordet for en kort bemærkning, og så ser jeg frem til at kunne gå videre til den næste ordfører.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Må jeg godt sige til hr. J.K. Hansen, at det, befolkningen udtaler sig om – også i opinionsundersøgelserne – nu nok er det projekt, den kender. Det er det, vi diskuterer, og det er sådan set det, et meget stort flertal har sagt at man ikke vil bakke op.

Det kan jeg godt forstå – også efter at have hørt hr. J.K. Hansen her i dag. For det er jo

[Gade]

ikke mig, der forsøger at sprede misforståelser. Jeg prøver bare at se i det mudrede vand her ud for havnen, om man kan se bunden. Og jeg kan i hvert fald ikke se bunden i Socialdemokratiets argumentation, for det, jeg har fået at vide nu her, er, at Socialdemokratiet ikke ved, hvor meget der skal afgraves i Øresund, men at man alligevel vil sige: Alt er klappet og klart, nu kan vi lave en aftale med svenskerne.

Det er jo en smuk illustration af, at det er et kæmpeproblem, vi står over for, når Socialdemokratiet, Danmarks største parti og det ledende parti i regeringen, siger: Vi sætter det her i gang. Vi ved, at der skal graves i Øresund, men vi vil ikke vente på undersøgelserne, så vi kender resultatet, inden vi laver en aftale med svenskerne.

Formanden:

Hr. J.K. Hansen har ordet for en kort bemærkning, og så går vi altså videre til den næste ordfører.

(Kort bemærkning).

J.K. Hansen (S):

Jamen så må jeg spørge hr. Gade: Ved hr. Gade, hvor meget der skal afgraves, og ville hr. Gade, inden man i det hele taget begynder at etablere anlægget, vove sig ud i en argumentation om, at der skulle afgraves så og så mange millioner kubikmeter? Jeg tror på, at de målinger og undersøgelser, vi har fået foretaget, og de erfaringer, vi har fra et andet stort arbejde, vil være således, at vi når frem til, at afgravningerne bliver minimale.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Ja, det må man sige at den sidste taler selv var ude om. Jeg ved ikke, hvor meget der skal graves; det ved jeg naturligvis ikke. Det, jeg bare appellerede om – når vi nu i fællesskab ikke ved det – var at undlade at lave aftaler, før man har nogle undersøgelser, der præcist kan sige, hvor meget der skal afgraves i Øresund, og hvor meget opmudring og hvor store miljøproblemer der bliver i Øresund tæt ved København.

Ikast (KF):

Jeg vil gerne takke trafikministeren for den

meget grundige redegørelse, vi har modtaget. Det er også med stor glæde, for der er mange store forbedringer i det projekt, vi i dag har liggende foran os. De høringsfaser, der nu har været gennemført, og dem, der skal gennemføres efter denne redegørelse, ser vi frem til med fortrøstning.

Hvis vi deler det op i de landanlæg, der indtil nu er gennemført på papiret og er vedtaget her i Folketinget, så bliver der en betydelig forbedring af miljøet i Storkøbenhavn, på Amager og i hele området omkring København; ja, jeg vil sige, at helt op til Helsingør bliver der en stor forbedring af miljøet, særlig vedrørende motorvejene og togtrafikken.

Det er blevet endnu bedre, end det var i anlægsloven. Og et af de formål, vi bl.a. her i Folketinget diskuterede meget, var jo, hvordan vi kunne højne miljøet i det indre København ved at trække togene væk fra byen. Jeg synes, at vi med den redegørelse, der nu er kommet til Folketinget, har opnået dette, og det takker jeg for.

Jeg takker også for den udformning, som selve projektets landanlæg har fået. Man er godt nok blot flyttet fra den ene side af vejen til den anden side af vejen, og det kan hr. Gade måske synes er lidt småt, men det har virkelig tjent et formål, og når man tager ud og ser på området, ser man, at det er en bedre løsning end den, vi oprindeligt lagde frem.

Jeg må også sige, at med hensyn til Københavns Lufthavn i Kastrup, vil den løsning, vi er kommet frem til vedrørende lufthavnen, og som vi vedtog i bred enighed forligspartierne imellem, give lufthavnen optimale muligheder for at vokse sig stor og stærk, og jeg er nu begyndt at tro på de prognoser, der taler om næsten en fordobling af Københavns Lufthavns trafik. Okay, hvis vi ser på landanlæggene som helhed, er de blevet lidt dyrere, end vi kalkulerede med, og man har brugt reserverne i Tårnby. Men den diskussion har vi haft; vi har godtaget det, og et flertal har sagt ja til det.

Med hensyn til selve kyst til kyst-forbindelsen ser vi ikke problemerne, således som visse andre partier gør. Vi mener, at Vattendomsstolens krav kan opfyldes til punkt og prikke, og at det internationale miljøpanels krav og ønsker kan opfyldes. Derfor ser jeg ikke de store problemer, hvor hr. Gade absolut meter for meter skulle have beskrevet, hvor meget der

[Ikast]

skulle afgraves her eller dér. Vi har i dag målingerne fra Storebælt. I Storebæltsaftalen havde vi heller ikke fastlagt, hvor store afgravningerne skulle være. Men man kan i dag foretage målinger i Storebælt og se, at der aldrig har været så mange fisk i Storebælt, som der er i øjeblikket. Det vil sige, at hele den miljøgaranti, vi gav med hensyn til iltningprocessen i Storebælt, holdt. Hvorfor skulle der så være noget, der absolut skulle blive anderledes, fordi vi har fået større viden om miljøet?

Jeg tror fuldt og fast på, at kyst til kyst-forbindelsen kan gennemføres miljørigtigt og økonomisk forsvarligt efter det oplæg, vi har fået fra ministeren.

Jeg vil gerne sige, at vi støtter regeringen med hensyn til de tredimensionale beregninger. Og selv om de først kan være færdige til juni eller juli, kan jeg ikke se noget som helst til hinder for, at man forhandler videre og laver den endelige slutaftale med Sverige her inden jul.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Må jeg sige til hr. Ikast, som betegnede redegørelsen som grundig, at den er næsten lige så grundig som hr. Ikasts gennemgang af den, og at jeg har svært ved at forstå, at hr. Ikast kan mene, at det er en grundig redegørelse.

Men lad os holde os til to ting:

For det første lufthavnen og løsningen dér. Jeg vil gerne spørge hr. Ikast, om betalingen for løsningen af problemerne i forbindelse med lufthavnen – airside-tunnelen – er afklaret, om man ved, hvordan det skal finansieres, og hvem der skal betale det.

Det andet, jeg gerne vil have hr. Ikasts kommentar til, er de mange betragtninger om økonomisk usikkerhed i redegørelsen. Der står f.eks. til allersidst i redegørelsen: »...med den usikkerhed, der altid vil være knyttet til anlægsarbejder af dette omfang«. Og et andet sted står der, at opmærksomheden henledes på, at sådanne beregninger involverer størrelser – bl.a. trafikudviklingen og taksterne for vejtrafikken – der kan være overordentlig vanskelige at forudsige.

Det, jeg ikke kan forstå, er, at hr. Ikast mener, at det er grundige oplysninger, og at det er så klare oplysninger, at man mener sig i stand til bare at sige: »Kør, og indgå en aftale med Sverige inden jul!«

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg synes, det er interessant at høre hr. Ikast stå her og skamrose rapporten og rose den grundighed, der ligger i den.

Det fremgår meget tydeligt, at det virkelig står hr. Ikasts hjerte nær at få anlagt denne forbindelse, uanset at det kører den forkerte vej med økonomien og miljøet. Man er fuldstændig ligeglad med, at det kun er 25 pct. af befolkningen, der har interesse i, at det bliver gjort. Og uanset hvad der kommer af papirer fra regeringen i denne sag, er hr. Ikast parat til at rose og parat til at skrive under og sige: Nu skal vi bare lave den aftale med svenskerne!

Men jeg kunne alligevel ikke lade være med at lægge mærke til, at hr. Ikast på et tidspunkt i sin tale sagde, at der var nogle miljøforhold, der var blevet endnu bedre, end da man fremsatte lovforslaget. Det vil sige, at det altså har haft godt af, at der er gået et lille stykke tid, så man er blevet lidt klogere. Tænk, hvad der kunne ske, hvis vi lod det ligge i 5 eller 10 år eller eventuelt lod være med at lave det.

Formanden:

Hr. Ikast har ordet for en kort bemærkning – jeg giver ordet i den rækkefølge, hvori man beder om det!

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg vil gerne starte med at svare hr. Ole Donner først:

Hr. Ole Donner ved jo udmærket godt, at han har hængt sig fast i en eller anden tilfældig opinionsundersøgelse, der siger, at 25 pct. er for Øresundsforbindelsen.

Jeg kunne forstå det, hvis hr. Ole Donner var ny i Folketinget. Men han var her jo også dengang, og han har været her i så mange år og fulgt det, at han godt ved, hvad undersøgelserne sagde om Storebælt. De sagde næsten det samme som de undersøgelser, der foreligger i dag. Og i dag, hvor folk kan se resultaterne og har fået forståelsen af det, er det lige pludselig blevet et stort plus.

Men hvorfor er det et minus? Det er det, fordi sådan nogle som hr. Ole Donner og hr. Gade og andre farer rundt og fortæller folk mærkelige ting om dette projekt, f.eks. at hvis vi

[Ikast]

venter 5 år længere, ved vi måske noget mere. Det er jo noget sludder. Der er ikke nogen nation i verden, der ved mere om brobyggeri, end vi gør netop i øjeblikket, fordi vi har hele den store ekspertise fra Storebæltsforbindelsen.

Derfor siger jeg rent ud: Man kan da lave den aftale med svenskerne. Det har vi jo allerede gjort. Det skal bare køres videre. At hr. Ole Donner så begynder at svinge, fordi et par mennesker er imod eller for! Sådan er vi andre altså ikke. Der er lavet en aftale, og den kører vi igennem.

Og jeg er positiv. Det skulle hr. Ole Donner også tage at være. Hvis hr. Ole Donner læste alle papirerne, blev han også positiv.

Til hr. Gade om lufthavnen og airside-tunnelen. Jeg omtalte aldeles ikke airside-tunnelen. Jeg omtalte problemerne vedrørende stationen ude ved lufthavnen. Men hvis hr. Gade gerne vil høre om de 500 mio. kr. i forbindelse med airside-tunnelen, så er det jo et forhandlingsoplæg, der kører i øjeblikket, og som er nævnt i den redegørelse, som vi har modtaget og godkendt her i Folketinget. Om pengene skal betales af kyst til kyst-forbindelsen eller deles, får vi svar på. Og det er jo bekendt i dette høje Ting. Derfor kan jeg ikke se, at der er noget problem i det. Om jeg får svaret i dag eller jeg får det i næste uge, kan næsten være ligegyldigt.

Økonomiske usikkerheder har man altid i forbindelse med den slags problemer. Men man må have sin tro og sine beregninger. Og dem synes jeg at jeg har i orden.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil da godt sige til hr. Ikast, at det jo ikke er helt ligegyldigt, hvem der skal betale for denne airside-tunnel til 500 mio. kr. Hvis det nu går sådan, at svenskerne synes, det er et anlæg, der faktisk ligger på dansk område, så var det jo logisk, hvis de sagde, at det må danskerne betale. Så er det altså et tillæg til prisen for landanlæggene på dansk side, som i forvejen er skruet helt op til bristepunktet. Det er ikke ligegyldigt, hvor betalingen af disse penge er anbragt.

Der næst vil jeg godt spørge hr. Ikast, om ikke han snart kunne nærme sig den forståelse af problemerne i denne sag, som jeg fornemmer at miljøministeren er tæt på at erkende i et in-

terview, han giver til Politiken den 25. november i år. Her siger miljøministeren nemlig noget om landanlæggenes betaling, som får mig til at tro, at miljøministeren ser, at den dag kommer, hvor man må erkende, at projektet ikke ved bilafgifter kan betale for de danske landanlæg, idet miljøministeren siger:

»Det er den borgerlige regerings kreative bogføring. Landanlæggene er jo investeringer, som længe har været højt prioriterede mål, og som for 90 pct.s vedkommende vil blive brugt af danskere mellem mål i Danmark.«

Er hr. Ikast ikke enig med miljøministeren i, at der er et problem her? Jeg vil gerne høre, om hr. Ikast deler det synspunkt, at det er den borgerlige kreative bogføring, der er årsag til, at det her er blevet skruet sådan sammen.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Det undrer mig sådan set ikke at høre hr. Ikasts ligegyldighed over for økonomi i denne diskussion. Jeg forstod, at om problemerne med airside-tunnelen blev løst på den ene eller på den anden måde og hvornår, det var faktisk hr. Ikast uvedkommende. Og i øvrigt syntes hr. Ikast, at disse beregninger så gode nok ud.

Jeg skal sige til hr. Ikast, at det nu ikke gør mig særlig tryk, for det var jo hr. Ikast, der som trafikminister, kort tid efter at loven var vedtaget, fik besked fra A/S Øresundsforbindelsen om, at budgetterne blev meget større. Og hr. Ikast undlod at indkalde Folketingets partier straks og meddele dem, at budgetterne efter A/S Øresundsforbindelsens opfattelse blev overskredet.

Så at hr. Ikast i dag føler tilfredshed og sikkerhed her, styrker på grund af forhistorien ikke min tillid til de foreliggende tal.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Det er måske lidt formålsløst at diskutere Øresundsforbindelsen med hr. Ikast, for man kan høre, hvor begejstret hr. Ikast er for den sag. Han er så begejstret, at det er fuldstændig ligegyldigt, om man får nogle undersøgelser, om man får svar på nogle spørgsmål, om det er nu eller om en uge eller om et år; det er fuldstændig ligegyldigt.

[Ole Donner]

Og se bare på Storebælt! Det gik jo godt. Ja, men hvad nu, hvis det var gået skidt? Hr. Ikast siger altså: Jamen nu kører vi bare, nu bygger vi denne her bro, og så må vi se, hvordan miljøet har det bagefter. Og hvis det er gået godt, så er det godt, og så kan vi måske også klare fiskekvoten ved hjælp af Øresundsbroen. Jeg synes, det er fantastisk, at Det Konservative Folkeparti kører så lemfældigt, at man hverken tænker på økonomi eller på miljø.

Så siger hr. Ikast, at det dér med, at man kan udsætte det, er noget sludder. Så siger jeg bare, at det var hr. Ikast, der begyndte at sludre, for det var hr. Ikast, der sludrede om, at det var blevet meget bedre på visse områder, hvad angår miljøet, fordi der var gået nogen tid.

Miljøministeren (Svend Auken):

Hr. Ikast skal ikke stå til ansvar for noget, jeg har sagt i et interview, og derfor vil jeg for god ordens skyld sige til Folketinget, at der i udtrykket kreativ bogføring ikke ligger noget misliebigt fra min side.

Jeg accepterede i sin tid som formand for Socialdemokratiet, at man opgjorde også meget betydelige danske investeringer – altså investeringer foretaget i Danmark – som vi under alle omstændigheder var interesserede i, under projektet. Jeg accepterede, at de blev finansieret af det samlede projekt, altså blev finansieret under landanlæggene. Og det vil jo i realiteten sige, at ikke mindst et meget stort antal svenske trafikanter kommer til at betale de samfundsnyttige investeringer, vi foretager på landsiden i Danmark.

Men det siger jo ganske meget om lødigheden i det samlede projekt, at beregningerne – til trods for denne postering af danske investeringer under projektets rammer – klart viser, at investeringerne kan holdes inden for de forudsatte tilbagebetalingsterminer.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg er fuldstændig enig med miljøministeren. Det er første gang, vi laver det forsøg, at en stor international forbindelse, som vil give en stærkt øget vækst i hele det storkøbenhavn-ske og svenske område, samtidig skal betale et stort antal veje, broer, jernbaner på den danske side, uden at den danske stat får penge i klemme. Modstanderne, der vil have en jern-

banetunnel, har jo netop aldrig kunnet bevise, at det regnskab kunne gå op.

Jeg er sikker på, at uanset om airside-tunnelen kommer med det ene eller det andet sted, kan det bæres. Jeg så helst, at det kom med i kyst-til-kyst, men det har jeg fuld tillid til at regeringen forhandler på rette måde.

Derfor siger jeg: Vi får miljømæssigt set et fantastisk net for biler og for tog i Storkøbenhavn, samtidig med at vi får denne fantastiske forbindelse mellem Sverige og Danmark med i prisen. Det har vi aldrig kunnet lave før. At det nu viser sig, at det også kan gennemføres økonomisk, synes jeg er glædeligt.

Hr. Gade sætter ikke min vurdering af økonomien særlig højt; det må være hr. Gades problem. Jeg kan sige så meget, at de beregninger, vi har fået fra regeringen, stoler vi på. De passer nogenlunde med de beregninger, vi selv har lavet, så det er ikke ret mange promille, vi sidder og slås om. Derimod kommer hr. Gade jo med bud af forskellig art, som slet ikke passer ind i det mønster, vi arbejder med, og derfor forstår jeg godt, hr. Gade slet ikke kan følge med i den diskussion, vi fører. Men det er jo, fordi hr. Gade ikke vil, for hvis hr. Gade ville, er samtlige oplysninger tilgængelige også for SF i hele dette store forum.

Formanden:

Hr. Gade for en kort bemærkning, og jeg ser så frem til at kunne gå videre til den næste ordfører.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg vil gerne sige til hr. Ikast, at når jeg har mine bekymringer vedrørende hr. Ikasts udsagn her, så er det jo, fordi jeg er vidende om, at hr. Ikast som trafikminister medvirkede til, at det varede meget, meget længe, inden Folketinget fik at vide, at A/S Øresundsforbindelsen havde arbejdet med budgetter, der var langt, langt højere end det, Folketinget havde fået oplyst.

Må jeg så sige til miljøministeren, som lidt flot slår ud med hånden og taler om projektets økonomiske lødighed, fordi det klart kan holdes inden for rammerne af loven: Det skyldes jo, at man har nedsat realrenten til 4 pct. og tror, at det holder i 30 år.

[Gade]

Men jeg vil gerne spørge miljøministeren: Hvis projektet er så økonomisk lødigt, hvorfor i alverden skriver regeringen så til Folketinget: »Opmærksomheden henledes på, at sådanne beregninger involverer størrelser (anlægs- og driftsudgifter, realrente, trafikudvikling og takster for vejtrafikken), der kan være overordentlig vanskelige at forudsige.«

Og hvorfor siger regeringen så det i dag, hvis projektet er så økonomisk lødigt?

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Det, hr. Gade omtaler her, nemlig at A/S Øresundsforbindelsen er kommet med et budget til mig som minister, der var højere end det, Folketinget har fået at vide, det er rigtigt. Det budget blev nemlig kasseret af ministeren og sendt tilbage til A/S Øresundsforbindelsen. Og det må en minister. Derefter blev Folketinget ved et møde i Trafikudvalget orienteret om, at dette havde været forelagt ministeren. Og så skal en minister ikke gøre mere, for ministeren har aldrig nogen sinde godtaget disse tal, men har sendt dem tilbage.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Så får vi da lidt ud af debatten med hr. Ikast, selv om hans oplæg ikke lagde op til nogen synderlig indgående diskussion om økonomien i projektet.

Det er vist første gang, vi helt åbent hører hr. Ikast tilstå, at de ekspertberegninger, der forelå for biltallene over Øresundsbroen, kunne hr. Ikast ikke bruge til noget. De sagde nemlig ca. 2,3 mio. biler pr. år. Hr. Ikast havde brug for 3 mio. biler, for ellers kunne brugerne af projektet ikke betale for anlægget.

Sandheden er altså kommet frem her, og mon ikke tiden så er inde til, at de, der har stemt dette projekt igennem på denne meget useriøse – i hvert fald uregulerede – facon, erkender, at nu må der en ny vurdering til?

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Hr. Ikast indrømmer nu, at der kort tid efter, at loven blev vedtaget, lå nogle andre tal på den daværende trafikministers bord fra A/S Øresundsforbindelsens bestyrelse, hvor man,

så vidt jeg er orienteret, havde haft en afstemning og derfor mente det seriøst, da man fremsendte tallene til ministeren. Der lå tal for, at Øresundsprojektet på landanlæggene blev langt, langt dyrere end forudsat i loven. Det har jeg forstået var tilstanden.

Hvorfor i alverden gav den daværende trafikminister ikke straks den melding til Folketinget, at de mennesker, som man havde betroet ansvaret, nemlig A/S Øresundsforbindelsens bestyrelse – som vel ikke er en flok høns, man kan kommandere med; det er vel mennesker, der alvorligt og seriøst har sat sig ind i tingene – var kommet med en melding? Og hvorfor fik Folketinget ikke straks denne melding?

I stedet for valgte ministeren meget, meget senere under et punkt, som ikke var af ministerens egen drift, at give en melding, har han senere meddelt i Trafikudvalget.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg synes, det er interessant, at hr. Ikast nu indrømmer, at det budget skred, som vi også talte om i Trafikudvalget på daværende tidspunkt. Men som jeg sagde i et tidligere indlæg: Hr. Ikast er så begejstret for projektet, at der skal mere til end en smule økonomi, før Det Konservative Folkeparti står af her.

Derfor siger hr. Ikast også: Jamen vi tror på beregningerne, vi er ikke nervøs for beregningerne. Nej, det er jo rigtigt, for hvis de ikke passer længere, stipulerer man bare, at der kører dobbelt så mange biler over, og at renten nok yderligere falder lidt. Så passer de igen, i hvert fald i et stykke tid.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg forstår det ikke. Jeg må betragte det sådan, at hr. Bilgrav-Nielsen har siddet og fået en lille én på øjet dernede, for det var slet ikke det punkt, vi talte om. Vi talte jo slet ikke om trafiktallene. Det, vi talte om – hr. Gade kom med et angreb mod mig – var A/S Øresundsforbindelsens indstilling om landanlæggenes omkostninger, hvilket hr. Gade i sit sidste indlæg også bekræftede, og så farer hr. Bilgrav-Nielsen herop om noget helt andet, nogle trafiktal, der er en helt anden redegørelse.

[Ikast]

Jeg vil gerne sige til hr. Gade, at jeg fik den indstilling fra bestyrelsen og sendte den tilbage, fordi der var tilsat for mange reservebeløb. Det kunne jeg som minister. Ved første møde i Trafikudvalget efter sommerferien – det her var i juni måned – orienterede jeg Trafikudvalget. Der er intet nyt, der skal forklares Trafikudvalget, for der er ingenting sket. Det er der først nu, da vi har fået redegørelsen fra ministeren. Her har vi fået A/S Øresundsforbindelsens tal; det er dem, jeg har taget stilling til i dag, og dem kan jeg godkende. Så derfor kan jeg slet ikke forstå den øvrige del af indlægget.

Hr. Ole Donner taler om overskridelse af budgetterne. Det er nu ikke det, vi er mest kendt for i mit parti, og det kan hr. Ole Donner jo heller ikke bevise at vi har gjort på Storebæltsforbindelsen – ud over at det er gjort i stor enighed mellem alle.

Formanden:

Jeg synes, tiden er inde til at korte de korte bemærkninger i denne omgang ned, for det ligner jo mere historieskrivning end bidrag til den aktuelle diskussion.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg forstår godt, at formanden gerne vil videre, men når hr. Ikast bagatelliserer økonomien og siger, at trafiktællinger sådan set ikke har så meget med det her at gøre, må jeg dog sige, at der er en forudsætning om, at der kommer så og så meget trafik over, så det kan hænge sammen i den sidste ende. Derfor kan man da ikke bare bagatellisere det og sige: Det betyder ikke noget.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Må jeg sige til hr. Ikast, at jeg også opfatter det her lidt som historieskrivning. Det er jo historieskrivning, og hr. Ikast indgår som trafikminister i denne sag.

Trafikminister Kaj Ikast fik besked om, at det budget og de forudsætninger, som loven indeholdt, mente de mennesker, der var ansvarlige og skulle gennemføre det, nemlig A/S Øresundsforbindelsens bestyrelse, allerede få måneder efter, at loven var vedtaget, ikke holdt. Det er ganske belastende for hr. Ikast, at

det først er i dag fra Folketingets talerstol, at dette kommer til at stå stjerneklart.

Og i forhold til vores aktuelle diskussion handler det om, at det hermed er illustreret klart og tydeligt, at de økonomiske forudsætninger for loven ikke længere eksisterer. De er bristet. Det er derfor, der skal en nyvurdering til.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Da der tilsyneladende i debatten er ved at danne sig en myte om det budget på over 5 mia. kr., som A/S Øresundsforbindelsen fremsendte, og om, hvorvidt det var begrundet i ekspertudsagn, som det er blevet nævnt her, og begrundet i trafikprognoser, som det også er blevet nævnt, må jeg afvise dette.

Det var et spørgsmål om landanlæggene og udelukkende om landanlæggene. Årsagen til afvigelsen er alene at finde i, at man fra A/S Øresundsforbindelsens side ønskede en budgetreserve på 1,6 mia. kr. Det blev afvist af den daværende regering, det er afvist af den nuværende regering. Vi har bedt om et budget, der dækker de faktiske udgifter. Det er det, der er fremsendt.

Det er rigtigt, at det er noget større, end det var i anlægsloven. Det er også dokumenteret, hvor det er større; det er specielt omkring ekspropriation, og det er omkring ledningsarbejder i forbindelse med anlægsarbejderne. Det fremgår af notaterne. Denne budgetfremsendelse var alene baseret på landanlæg og havde altså intet med trafikprognoser at gøre. Dens indhold var alene et spørgsmål om reserver.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er vel rigtigt, at det er bilantallet, de betalende bilister på broen, der skal betale bl.a. for de danske landanlæg. Hvis ikke jeg har misforstået noget meget væsentligt i denne sag, hænger tingene sådan sammen. Og derfor er det vigtigt at diskutere disse ting i sammenhæng.

Hver gang budgettet for landanlæggene skrider, må man overveje, om der stadig er økonomi i det i forhold til de prognoser, der arbejdes med. Det var derfor, jeg tillod mig over for hr. Ikast at bede om et svar på spørgsmålet omkring prognosen for biltrafikken, for det er herfra, betalingen til danske landanlæg

[Bilgrav-Nielsen]

kommer. Så ville det jo være spændende at få hr. Ikast til at vurdere, om han stadig mener, der vil være 3 mio. biler allerede i åbningsåret. Og det er kun personbiler. Nu taler vi slet ikke om lastbiler, for det fremgår jo af dagspressen, at de stort set er ude af billedet. Der bliver ikke ret mange til at betale. De vil hellere sejle; det bliver billigere.

Men vil hr. Ikast i dag give sit håndslag på, at han nok skal sikre, at der kommer 3 mio. personbiler til at betale for dette projekt allerede i åbningsåret?

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg synes, der kan være grund til lige at dvæle lidt ved trafikministerens besvarelse. Det ligger nu klart, at allerede da hr. Ikast var trafikminister, lå der forslag vedrørende landanlæggene fra A/S Øresundsforbindelsen på 5,5 mia. kr. Altså kæmpe overskridelser.

Så siger den nuværende trafikminister, at det nu kun er 4,4 mia. kr. Så er det, jeg spørger trafikministeren: Hvis det nu viser sig, at airside-tunnelen ikke bliver betalt af svenskerne, så ligger den vel inden for landanlæggene? Eller ikke bliver betalt af kyst til kyst-anlægget; så ligger den vel inden for landanlæggene? Det var 0,5 mia. kr. oveni.

Og så vil jeg spørge – og det er vigtigt også i forhold til det, hr. Ikast sagde: Opereres der ikke fortsat i A/S Øresundsforbindelsen med reserver på ca. ½ mia. kr.?

Lægger vi det hele sammen, så ender vi hokuspokus ved 5,5 mia. kr. – det, som A/S Øresundsforbindelsens bestyrelse sagde allerede umiddelbart efter lovens vedtagelse, og som den daværende trafikminister burde have informeret Folketinget om, for derved opstod der en helt ny politisk situation.

Formanden:

Jeg er nødt til at sige: Det er altså ikke hensigten, at forhandlingerne skal afvikles i form af korte bemærkninger allerede efter de første indlæg. Det er ikke hensigten med Folketingets forretningsorden.

Hr. Ikast får en kort bemærkning, og det bliver den sidste i denne omgang.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg vil gerne gøre det meget kort og sige til hr. Gade: Jeg har opfyldt mine forpligtelser som minister ved at underrette Folketinget. At jeg har afstået fra at godtage disse tal som minister, det er jo det, jeg har meddelt Folketinget. Jeg har aldrig godtaget dem, og det kunne jeg som minister.

Og så vil jeg sige til hr. Bilgrav-Nielsen: Jeg tror stadig væk på prognosetallene; jeg tror oven i købet, de bliver noget større. Men det har jeg gjort hele tiden.

Formanden:

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.53

Mødet genoptaget kl. 13.00

Meddelelser fra formanden:

Første næstformand (Ivar Hansen):

Socialministeren (Karen Jespersen) har meddelt mig, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om social pension. (Nedsættelse af indtægtsgrundlag ved beregning af pensionstillæg).

(Lovforslag nr. L 137).

Skriftlig fremsættelse af forslag:

Socialministeren (Karen Jespersen):

Jeg tillader mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om social pension. (Nedsættelse af indtægtsgrundlag ved beregning af pensionstillæg).

(Lovforslag nr. L 137).

Regeringen tilkendegav allerede under behandlingen af lovforslaget om skatterreform og omlægning af de sociale pensioner (bruttoficer), at man var indstillet på at korrigere, hvis grupper med lav indkomst viste sig at blive utilsigtet ramt af reformerne.

Regeringen har allerede under behandlingen af lovforslaget rettet op på flere af de utilsigtede virkninger.