

[Trafikministeren]

Det var derfor et meget nyttigt møde, der blev afholdt i sidste uge, hvor medlemmer af Trafikudvalget og Miljø- og Planlægningsudvalget havde lejlighed til at få besvaret alle spørgsmål i relation til miljømæssige, tekniske og økonomiske forhold af de involverede embedsmænd.

Det er imidlertid forståeligt, at der under udvalgsbehandlingen er konstateret behov for at foretage en yderligere vurdering af henvendelser til udvalget samt foretage besigtigelser af den foreslåede linjeføring for anlæggene på dansk grund. Behandlingen af forslaget har vist, at der står et stort flertal bag forslaget, og udvalgsflertallet har understreget, at forslaget er i overensstemmelse med den politiske aftale af 29. april 1991 om Øresund.

Det vil blive noteret med tilfredshed i Sverige, at det således er fastslået, at der også i Danmark står et stabilt flertal bag regeringsaftalen. Jeg har selvsagt noteret mig udvalgsflertallets bemærkninger i betænkningen og deler fuldt ud disse synspunkter; det gælder ikke mindst understregningen af, at der ved den endelige udformning og etablering af anlæg sikres en miljøforsvarlig løsning, ligesom de rekreative kvaliteter skal sikres i videst muligt omfang.

Disse spørgsmål vil blive vurderet i detaljer under inddragelsen af de berørte parter; det gælder selvsagt kommunerne og de berørte foreninger i området. Det vil således være naturligt at inddrage forslaget vedrørende fremtidens kyst på Østamager, den såkaldte Riviera-plan, i forbindelse med den vurdering, der skal foretages om en udvidelse af Amager Strandpark.

Jeg skal herefter knytte nogle kommentarer til forslaget og til bemærkningerne fra de forskellige mindretal.

Det var med nogen overraskelse, at jeg i dag konstaterede det meget hårde angreb fra Det Radikale Venstre. I 1987-rapporten og 1989-rapporten havde vi et meget stort arbejde i Trafikudvalget omkring forholdene og belysningen af hele Øresundsproblematikken. Vi arbejdede dengang – og de, der da var med i udvalget – meget stærkt på de forskellige løsningsformer. Det undrer mig også, eftersom vi den 19. marts havde en afstemning her i salen, hvor beslutningsforslag nr. B 41, som bl.a. fru Lone Dybkjær netop havde fremsat, blev nedstemt. Ministeren har jo ikke tilladelse til at gå i

gang med at undersøge noget, der er nedstemt i dette Folketing. Til gengæld blev den løsning, der er undersøgt og forelagt her, fremmet.

Jeg vil gerne sige, at jeg jo kun har siddet i udvalget fra 18. december 1990, og før den tid sad fru Lone Dybkjær der. Men jeg har fulgt udvalgets arbejde med Øresund i alle årene, og jeg synes virkelig, der har været udført et fantastisk stort undersøgelsesarbejde. Ved et så stort anlægsarbejde, som der her er tale om, vil det ikke på forhånd være muligt at få fuldstændig klarhed vedrørende alle detaljer, og det ved fru Lone Dybkjær også bedre end nogen af os andre. Det er imidlertid helt ude af proportion at påstå, at beslutningsgrundlaget her er for løst eller ikke foreligger, for det er gennemtygget, fru Lone Dybkjær. Og jeg vil gerne sige til de øvrige, der har været negative, at vi arbejder jo videre med det under hele sagsforløbet, og der bliver ved med at ske ændringer, det ved alle.

SF og Kristeligt Folkeparti foreslår indgåelse af en regeringsaftale, men om en helt anden udformning af Øresundsforbindelsen, nemlig en boret biltogsløsning. Dette forslag indebærer således, at der skal indledes helt nye forhandlinger med den svenske regering. Det kan slet ikke komme på tale, så meget mindre som der under udvalgsbehandlingen intet er fremkommet, der kunne begrunde dette, tværtimod.

Jeg må også afvise ændringsforslag nr. 2. Efter regeringsaftalen skal Øresundsforbindelsen udføres i overensstemmelse med de to staters internationale forpligtelser. Disse indebærer ikke, at anlæg af Øresundsforbindelsen først kan ske efter godkendelse af Østersølandene. Disse lande vil blive underrettet om anlæggets udformning m.v. og har således mulighed for at komme med bemærkninger hertil. De pågældende lande er allerede blevet orienteret om projektet, idet miljørapporten er sendt til disse lande.

SF har endvidere foreslået at fjerne statsgarantien. Dette spørgsmål er tidligere behandlet indgående i forbindelse med Storebæltsforbindelsen, og jeg skal derfor ikke gå ind i en længere debat herom. Det er i relation til Storebælt en kendsgerning, at statsgarantierne har stor betydning ved lånoptagelsen. Jeg har redegjort herfor i et svar på et spørgsmål i udvalget, så jeg vil ikke spilde mere tid på det.

Endelig er der forslaget om, at der skal føres forhandlinger med de berørte personaleorgani-