

[Lone Dybkjær]

om to borede tunneler. Jeg taler ikke om afstanden mellem bropiller – hvad det angår, har jeg såmænd ret megen tillid til, at flertallet i hvert fald ikke tonser helt åndssvagt af sted – men om f.eks. to borede tunneler eller én boret tunnel, altså ikke biltog, men bare bilerne igennem én tunnel og jernbanen igennem en anden tunnel. Det vil da i hvert fald give en helt anden miljømæssig situation for Østersøen. Bilerne vil være det samme problem, men Østersøen vil min sandten ikke være det samme problem. Er det muligt ifølge hr. Arne Melchior? Og hvordan får vi det så frem i det videre arbejde?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg synes faktisk ikke, det er så svært, og i de dage, betækningsbidraget blev til, blev det meget grundigt forklaret, også i offentligheden.

For det første er det klart, at det kræver dansk-svensk enighed.

For det andet er det sådan, at selskabet i det næste halvandet års detailprojektering og øvrige forarbejder kan og temmelig sikkert vil få en lang række henvendelser med forslag. Hvis konsortiet, der jo får til opgave at udføre de intentioner, som vi alle har lagt i selve loven og i bemærkningerne til den, finder ud af, at der teknisk, økonomisk eller miljømæssigt er kommet nogle interessante forslag på bordet, kan de på den anviste måde, når de udbyder aftalens projekt i licitation, skrive ind, at alternative forslag også vil blive bedømt. Mere skal der faktisk ikke til. Kommer der så alternative forslag, som ser interessante ud, vil det selvfølgelig tage nogle måneder ekstra at få dem bedømt over for det oprindelige forslag. Det er alt det merarbejde, al den mertid og altså dermed merudgifter, der skal til, til bedømmelse af disse nye forslag. Jeg synes, det står så klart, at fru Lone Dybkjær med sin høje uddannelse inden for disse felter udmærket må kunne forstå det, og jeg håber også, at hr. Gade kan.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Det er i hvert fald ikke for at forlænge debatten, jeg beder om ordet, men fordi hr. Arne Melchior siger noget interessant.

Mit ene spørgsmål er, om f.eks. en sænket eller en boret tunnel ikke vil kræve en ny lov. Me-

ner hr. Arne Melchior, at det, som nu er nagelfast, og hvor betonpillerne er sat, godt kan ende med, at der åbnes for en vedtagelse af en sænketunnel eller en boret tunnel?

Det andet spørgsmål er, om en ny lovgivning så ikke skal tilbage til Folketinget.

Det tredje er, hvordan hr. Arne Melchior mener at det harmonerer med den danske regerings forklaring til EF-Kommissionen om, at denne beslutning er undtaget VVM-direktivet, fordi man i detaljer har fastlagt projektet. Det sidste brev, regeringen har sendt til EF, handler jo om, at man i detaljer har fastlagt projektet. Hvis det ender, som hr. Arne Melchior siger, må man i hvert fald sige, at det er meget store detaljer – de er så store, at det er uoverskueligt. Jeg synes, det kunne være spændende at få hr. Arne Melchiors svar.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg giver nu fru Lone Dybkjær ordet for en kort bemærkning. Og så håber jeg, at forståelsen breder sig for, at tiden må være inde til, at de korte bemærkninger i denne omgang slutter.

(Kort bemærkning).

Lone Dybkjær (RV):

Det, som også jeg vil spørge om, er, hvorvidt det vil kræve en lovændring. Men det spørgsmål har hr. Arne Melchior fået stillet. Derudover vil jeg gerne stille det spørgsmål, hvordan Folketinget så får reel mulighed for at komme ind i billedet i forbindelse med selskabet. Nu overlader vi de facto noget, vi også kunne kalde politiske beslutninger, til et konsortium, for der vil være tale om, at nogle undersøgelser af en eller anden art giver et konsortium nogle muligheder for ikke bare at lave en broforbindelse, men også en tunnelforbindelse, og det skal ske, hvis tekniske, økonomiske og miljømæssige undersøgelser skulle vise, at det er hensigtsmæssigt ved udbudet. Det er klart en politisk vurdering, om det er hensigtsmæssigt eller ej, for det vil givetvis ikke være sådan, at al teknik, al økonomi og alt miljø peger i samme retning; der vil være tale om nogle afvejninger.

Hvordan kommer Folketinget ind i billedet i forbindelse med disse afvejninger? Hvordan får vi mulighed for at vurdere den politiske beslutning, som konsortiet træffer, hvis det virkelig er sådan, at der er åbnet så store muligheder? Hvordan kommer vi ind i billedet? Hvilke