

[Trafikministeren]

skyldes også en meget stor indsats fra Folketingets Trafikudvalg, som har taget imod talrige deputationer, og som selv har besigtiget hele linieføringen for landanlæggene, og som har stillet et antal af spørgsmål til miljøministeren og til mig.

Jeg vil godt benytte denne lejlighed til at sige udvalget tak for en meget stor indsats, og en særlig tak til udvalgets formand, hr. J. K. Hansen. Ligeledes en tak til alle ordførerne, også til modstanderne, som har bidraget til at gøre denne debat interessant og indholdsrig; jeg synes, vi har haft usædvanlig mange gode diskussioner. I dette udvalg er det normalt, at man bevæger sig ud og ser på stedet, hvordan det ser ud. Vi har haft mange gode diskussioner også dér; der har været et godt sammenspil mellem embedsmændene fra de forskellige ministerier og udvalgets medlemmer, og der har været mange gode udvekslinger, hvilket jeg takker for.

De sidste dages debat, der blev udløst af brevet af 8. august 1991 fra EF's Generaldirektorat for Miljø vedrørende VVM-direktivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, skal jeg ikke forlænge; sagen er allerede drøftet indgående.

I relation til VVM-direktivet falder lovforslaget ind under den særlige regel i kapitel 1, stk. 5. Det skyldes, at lovforslaget og bemærkningerne hertil udgør en helhed. Regeringen er som bekendt bundet heraf, og der kan derfor ikke foretages ændringer i anlægget, der går ud over loven, dens bemærkninger hertil, og hvad der i øvrigt indgår som forudsætning for Folketingets beslutning, medmindre dette forelægges Folketinget. En ændret udformning af Øresundsforbindelsen vil kræve en ændring af såvel regeringsaftalen som anlægsloven. For så vidt angår de fremtidige beslutninger vedrørende anlægget vil Folketinget skulle inddrages som anført i lovens bemærkninger og betænkninger.

Jeg skal derefter knytte bemærkninger til de stillede ændringsforslag.

SF's, Det Radikale Venstres og Kristeligt Folkepartis ændringsforslag er i grunden meget glædelige. Jeg forstår, at disse partier utvetydigt går ind for en fast forbindelse, og at de nu også kan tilslutte sig det projekt til kombineret bane- og vejforbindelse, som er indeholdt i lovforslaget. De tre partier foreslår jo, at denne løsning skal udbydes i licitation på lige fod med de tunnelalternativer, som de hidtil har ment var den eneste rigtige løsning.

Jeg kan altså nu konstatere, at hele Folketinget, bortset måske fra Fremskridtspartiet, er enige om, at den model, der indgår i aftalen med svenskerne og i lovforslaget, kan danne grundlag for byggeriet af en fast forbindelse over Øresund. Så vidt, så godt. De tre partier foreslår, at der skal udbydes tre eller snarere fem forskellige projekter i en international licitation. De tre partier begrundet ændringsforslaget med, at dette ville give Folketinget en reel valgmulighed mellem de forskellige løsningsmodeller. Men jeg vil godt gøre opmærksom på, at det efter ændringsforslaget ikke er de danske politikere, der får denne valgmulighed. Det gør derimod det dansk-svenske konsortium, som oven i købet vil være bundet af licitationsreglerne. Det bliver således nogle af konsortierne på forhånd fastsatte kriterier og ikke hverken det danske Folketing eller den svenske Riksdag, der kommer til at afgøre, om vi skal have en forbindelse med biltog eller en forbindelse med både vej og bane, og om forbindelsen skal udformes som en bro eller en tunnel. Afgørelsen vil ved en licitation ikke blive truffet ud fra de politiske og dermed brede samfundsmæssige vurderinger, men alene ud fra en økonomisk sammenligning af de forskellige anlægsforslag. Er det mon denne form for beslutningsproces, de tre partier ønsker?

En licitation er, som alle ved, et fremragende instrument, når man skal vælge mellem forslag, der kan det samme og har samme kvalitet; så må det nemlig være økonomien, der er afgørende. Men en licitation er ikke velegnet, når der skal træffes politiske valg mellem forslag, der udfylder helt forskellige behov, eller forslag, der har helt forskellig kvalitet. Her kan man ikke blot sammenligne prisen, for det er helt forskellige produkter, man får for pengene. Vi bliver, hvor nødt vi end vil, i denne kreds nødt til at træffe det politiske valg.

Jeg står gerne ved, at mit og flertallets politiske valg er den kombinerede vej- og baneforbindelse, som indgår i lovforslaget. Som det fremgår af flere af mine svar på udvalgets spørgsmål, bl.a. spørgsmål 88 og spørgsmål 123, er en licitation med så forskellige alternativer, som der her er tale om, heller ikke juridisk og teknisk nogen enkel sag.

Jeg har allerede været inde på spørgsmålet om EF-direktivet og om VVM. Efter min opfattelse er der ikke tvivl om, at andre udformnin-