

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 19 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

### 19) Anden behandling af lovforslag nr. L 78:

*Forslag til lov om privatfinansieret fast Storebæltsforbindelse.*

Af Dohrmann (FP) m.fl.

(Fremsat 11/11 86. Første behandling 27/11 86. Betænkning 19/5 87).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

### *Forhandling*

#### **Søgaard (S):**

Jeg kan mærke på kemien i huset, at lange taler ikke er velsete på nuværende tidspunkt, og da der i denne sag jo bliver en tredje behandling på tirsdag, skal jeg for mit vedkomende gøre mit indlæg ganske kort.

Jeg skal meddele, at vi ikke kan stemme for det af hr. Dohrmann, fru Pia Kjærsgaard og hr. Poulsgaard fremsatte lovforslag om privatfinansiering af en fast Storebæltsforbindelse. Det har vi indstillet til forkastelse.

Jeg skal også meddele, at det ændringsforslag i betænkningen over forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, som er stillet af et mindretal, SF og Det Radikale Venstre, vil vi også stemme imod. Derefter skal jeg sige, at vi i udvalget jo har været igennem en lang række møder, hvor stort set alle relevante økonomiske, tekniske og miljømæssige problemer er blevet endevendt i samarbejde med specialister på områderne og i forbindelse med svarene på de skriftlige spørgsmål, der er blevet stillet.

Når vi tænker på de mange rapporter og papirer, vi kender fra de tidligere Storebæltsdrøftelser, og kombinerer dem med de nye undersøgelser, rapporter osv., som vi har

modtaget i denne fase, ja, så må vi sige, at der er vel sjældent en sag, som har fået en sådan belysning som netop Storebæltsforbindelsen.

Vi er nu nået dertil, at det er A/S Storebæltsforbindelsen, som skal overtage den videre proces i forbindelse med de fortløbende undersøgelser, før valg af linjeføring og elementer i opbygningen finder sted. Lovforslaget og den politiske aftale danner jo også sammen med betænkningen grundlaget herfor.

Der er ingen tvivl om, at dette projekts opbygning vil blive fulgt med meget stor interesse af den danske befolkning. Dels er det et nøgleområde i trafikken, dels er det jo af en dimension, som påkalder sig meget stor interesse.

Mange folketingsmedlemmer vil sikkert i opbygningsfasen få henvendelser fra deres respektive vælgere om det ene eller det andet i forbindelse hermed, og vi må alle have og har alle en interesse for udformningen og for miljøet både i opbygningsfasen og på lang sigt.

Det er klart, at et så stort projekt jo ikke skabes, uden at der vil være og må blive problemer undervejs, men vi har både i den politiske aftale og i lovforslaget samt i betænkningen givet udtryk for vor opfattelse, altså flertallets opfattelse, og dermed afstukket rammerne for projektet.

Ydermere er det afgørende for os, at Folketinget fortsat skal kunne følge udviklingen i arbejdet med dette store projekt i de mange år, det kommer til at dreje sig om. Derfor lægger vi vægt på tilsagnet fra ministeren om at orientere udvalget, når helt afgørende elementer i anlægget skal fastlægges. Her tænker vi på valg af type, om det skal være jernbanetunnel under Østerrenden. Her tænker vi på valg af sænkentunnel og højbro for motorvejsforbindelsen, og her tænker vi på selve linjeføringen osv. Også de meget vigtige miljøovervejelser, hvor bestemmelsen i lovforslagets § 5 om uændret vandgennemstrømning jo indgår som element i de respektive valg, kommer til at indgå i den orientering, ministeren skal give udvalget.

Landanlægget skal fastlægges i samarbejde med de kommunale og regionale myndigheder som forudsat i § 9 i den politiske aftale, hvor jo også de andre trafikale forbindelser og tidsterminerne herfor er berørt.