

## [Trafikministeren]

sker at afhænde deres bolig, fordi de står i en tvangsauktions- eller -salgssituation eller i en flyttesituation eller af andre grunde, så opkøber man den pågældende ejendom, og så nedriver man den.

Det er det, der er foregået, og denne udvikling fortsætter, men der foretages altså ingen dispositioner med hensyn til den endelige linieføring vedrørende kyst til kyst-forbindelsen – heller ikke i land.

Vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt der er flere retssager på vej, vil jeg gerne have lov til for god ordens skyld at sige, at jeg skal ikke kunne udelukke, at tanken har strejft andre. Jeg skal heller ikke udelukke, at man har opgivet at anlægge sagen på grund af den ringe udsigt til at vinde en sådan sag, men jeg har kun kendskab til de to – jeg er jo blevet spurgt om, hvorvidt jeg havde kendskab til andre.

Endelig vil jeg gerne vedrørende det dagsordensforslag, som hr. Ole Donner har fremsat for Folketinget – om at dokumentere, at alle miljømæssige forhold er overholdt – præcisere, at jeg har gjort det. Jeg gjorde det i min svartale; jeg refererede til Kommissionens afgørelse, og jeg vil gerne referere i hvert fald ét afsnit af den for hr. Ole Donner og i øvrigt henvise til, at det er kendt materiale både i Miljøudvalget og i Trafikudvalget.

Det er de to problemer, som hr. Ole Donner rejser, der er truffet en afgørelse om, og hvad angår det første punkt – om direktivets overholdelse – præciseres det i nævnte direktivs art. 1, stk. 5, at direktivet ikke finder anvendelse på »projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig national lov«. Folketinget vedtog den 14. august 1991 en lov om bygning af fast forbindelse over Øresund. Kommissionen har på den baggrund skønnet, at den danske regering kunne påberåbe sig undtagelsesbestemmelsen i direktivet. Kommissionen har tillige taget i betragtning, at den danske regering har stillet indgående oplysninger og udtømmende dokumentation til rådighed for Folketinget, og Kommissionen har modtaget disse data fra de danske myndigheder: teknisk dokumentation og konsekvensanalyse. Den danske beslutning er ikke blot i overensstemmelse med direktivets bogstav, men også med dets ånd, idet borgerne har kunnet gøre deres synspunkter gældende ved en åben, folkelig debat.

Det er sagt før, at Kommissionen er blevet spurgt om, hvorvidt vi afholder den offentlige høring i henhold til VVM-direktivet. Kommissionen erklærer sig tilfreds, før vi foretager den offentlige høring. Oven i dette foretager vi en offentlig høring, og det synes jeg må være dokumentation nok, også i forhold til den diskussion, der har været fremme i dag om, hvorvidt Folketinget, hvorvidt udvalgene, hvorvidt offentligheden har kunnet følge – og følge med i – hvad der foregår. Det mener jeg de kan. Jeg mener, det bliver diskuteret. Jeg mener også, det skal diskuteres.

Udgangspunktet er altså, at der er en aftale og en anlægslov, og at der i forbindelse med den anlægslov er en miljømønstersfase, som man i øjeblikket befinder sig i. Jeg har bemærket hr. Ole Donners motivering. Hr. Ole Donner talte om »den tvivl, som presseomtalen havde skabt«. Den presseomtale er foranlediget af, at vi ønsker miljømæssigt at optimere forbindelsen mest muligt og er parate til at forhandle med svenskerne ud fra deres forudsætninger om den endelige udformning.

Lad mig i den forbindelse sige, at spørgsmålet om Folketinget og dets inddragelse i debatten ganske nøje følger almindelig parlamentarisk praksis. Derudover bliver både Miljøudvalget og Trafikudvalget informeret, også om undersøgelserne og også om deres konsekvenser. Hvis det fører til – hvad jeg ikke tror – at der sker ændringer i projektet, som ligger uden for anlægsloven og uden for aftalen, og hvis der sker ændringer i det svenske grundlag for den aftale, vi har truffet, så er forudsætningerne for Folketingets ratifikation af aftalen væk, og så er der tale om lovændring, og en sådan vil blive forelagt Folketinget – naturligvis. Det er den parlamentariske praksis, det er den måde, vi behandler andre af landets love på, og det vil også ske i dette tilfælde.

Jeg vil også godt komme med en bemærkning vedrørende den diskussion, der har været om dette med, at det svenske koncessionsnævnet har udelukket en forbindelse. Koncessionsnævnet siger dog – og jeg tror, at det er i erkendelse af det samme, som jeg har sagt her: at dette hviler på en aftale, og at regeringerne er optaget af at indfri aftalen – at hvis forbindelsen alligevel gennemføres, henvises der til det svenske Naturvårdsverkets bestemmelser. Dermed henvises der faktisk også fra det sven-