

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 53:

Forslag til folketingsbeslutning om en privatfinansieret Femer Bælt-forbindelse.

Af Ole Donner (FP) m.fl.

(Fremsat 12/1 93. Første behandling 10/2 93. Betænkning 16/6 93).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 9 (FP) stemte for, 102 (S, KF, V, SF, CD, RV og KRF) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 86:

Forslag til folketingsbeslutning om en undersøgelse af alternative faste forbindelser under Øresund og de trafikale tilslutningsmuligheder i Københavnsområdet.

(Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.).

(Fremsat 25/3 93. Første behandling 1/4 93. Betænkning 16/6 93).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

I maj måned var Folketinget lukket i 14 dage, hvor man bl.a. diskuterede noget, der hedder nærhedsprincippet, og det er der nogle der har gjort ret meget ud af. Det bemærkelsesværdige i den lovgivning, der omhandler Øresundsforbindelsen, er, at hele Borgerrepræsen-

tationen i København har henvendt sig til Folketinget og gjort opmærksom på, at det efter dens mening var en god idé, at man i stedet for en bro ved Kalvebodsløbet fik en tunnel.

Sagen er den, at den dæmning eller bro, der bliver lavet, kommer op i 1. sals højde, og for det første kan man se den næsten alle steder fra – Amager er jo et fladt område – og det er i sig selv ikke særlig kønt, og for det andet er broen bygget til, at godt og vel 20 passagertog og 4 godstog i timen kan fare frem og tilbage. Det siger sig selv, at det giver nogle støjgener, som vil gå ud over nogle i området.

Man kommer op på noget, der hedder 60 dB støj i døgnet, og når man siger i døgnet, er det, fordi man regner det ud som et gennemsnit, hvilket betyder, at selv om der er mindre støj om natten, er der det mere om dagen. Vi mener fra SF's side, at et gennemsnit på 60 dB er over det acceptable; vi mener, man skulle ned på 50 eller 55 dB, og vi havde den samme holdning, da vi diskuterede elektrificeringen og sporanlæggene i Sønderjylland.

Vi har endvidere stillet et forslag om, at den tunnel, der skal være ved Tårnby, bliver forlænget, og at der bliver lagt vandtætte skotter. Det har nemlig været fremme i pressen, at der vil ske en grundvandssænkning, fordi man skal pumpe meget vand op, og det går selvfølgelig ud over grundvandstanden. I landsbyen ved Tårnby er der en del gamle huse på træfundamenter, og man er derfor meget bange for, at der vil ske det, at nogle af husene vil styrte sammen eller blive ødelagt. Det er baggrunden for de forslag, der er stillet.

I forbindelse med spørgsmålet om støj vil jeg henlede opmærksomheden på, at da vi for to år siden diskuterede Øresundsbroen, blev der talt om 5.000 biler daglig. Senere blev det til 10.000 biler daglig, og nu er der nogle, der taler om, at der på et vist tidspunkt vil blive noget med 30.000 biler daglig. Så det er i hvert fald en væsentlig forøgelse af den støj, man har regnet med før.

Med baggrund i det betækningsbidrag, der ligger, kan jeg godt se, at SF står meget alene med sin holdning i denne sag, og jeg synes ærlig talt, det er en lidt trist holdning, der er i Folketinget, når man tænker på, at der var mange, der stemte imod i sin tid – både De Radikale, Kristeligt Folkeparti og 6 fra Socialdemokratiet, hvoraf et par stykker senere er