

[Ole Donner]

lig er jeg heller ikke radikal. Det må være typisk radikalt, at man gang på gang kan sige til pressen, at man er modstandere af det, og alligevel slutter med at stemme for.

Der var nogle bemærkninger fra Kristeligt Folkepartis ordfører om, at på den ene side var han glad for, at vi fik debatten, men på den anden side var det måske unødvendigt, fordi vi kun fik de samme svar. Jeg vil sige til Kristeligt Folkeparti, som jo er med i regeringen, at det kunne man jo meget passende gøre noget ved. Man kunne f.eks. opfordre til, at vi ikke fik de samme svar.

Så ville jeg også gerne have sagt noget til CD's ordfører, men der har jo under hele debatten ikke været en eneste CD'er i salen. Derfor er de usynlige for mig, som de også er det i meningsmålingerne.

Statsministeren indledte med at sige, at han var en flink mand, og jeg kan da sige, at det kan jeg tilslutte mig, hr. statsminister. Statsministeren sagde også, at han lyttede interesseret til min begrundelse, men her tror jeg nu nok, at det må have været noget, der stod i manuskriptet. Da formanden ringede med klokken, var der ivrig aktivitet – også på regeringsbænkene – men jeg mener, at jeg begrundede min forespørgsel rimeligt.

Trafikministeren sagde nærmest bebrejdede, at de oplysninger, der er kommet om ekspropriationerne, var givet til Folketingets Trafikudvalg. Til det skal jeg gentage: Ja, men forespørgslen var anmeldt inden den dato.

Miljøministeren nævnte de tredimenale målinger, hvis resultater skal foreligge ved udgangen af juli måned. Jeg er meget tilfreds med, at miljøministeren holder så godt øje med miljøet, som han tilsyneladende gør, og jeg håber, at miljøministeren vil sikre, at vi ikke går i gang med projektet, uden at der er garanti for, at kravene overholdes.

Hr. Gade nævnte en lang række nye ting og fremsatte også et dagsordensforslag. Jeg må sige, at stort set alle de ting, der nævnes i SF's forslag, ville Fremskridtspartiet kunne stemme for; men vi ser altså helst, at der kom en folkeafstemning om hele sagen, og derfor må vi fastholde vores eget forslag. Men jeg vil gerne sige til SF, at vi er helt enige i næsten alle de synspunkter, man fremfører, blot ikke om en boret jernbanetunnel. Og dog – hvis der også blev plads til bilerne, ville vi godt være med til at undersøge mulighederne.

Vedrørende ekspropriationerne sagde trafikministeren heroppe fra talerstolen, at der var nogle beskyttelsesregler i lejeloven, og fru Kirsten Jacobsen var også heroppe og kom med sin version af det spørgsmål. Jeg vil gerne bede trafikministeren om at redegøre kort over for Folketinget for, hvilke regler trafikministeren mener beskytter ejerne af de huse, der nu er blevet eksproprieret.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Hr. Ole Donner giver udtryk for forundring over, at Venstre er venlig over for regeringen; men det skyldes jo alene, at vi kun er kritiske, når der er saglige belæg herfor. (*Munterhed*). Vi mener, at i denne sag er der ikke sagligt belæg for at være kritisk over for regeringen, og som følge deraf er vi selvfølgelig også venlige.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg vil godt sige til hr. Svend Heiselberg, at jeg udtrykte ikke forundring over, at man var venlig over for regeringen. Jeg udtrykte forundring over, at man var en dikkende lammehale.

Gade (SF):

Når man hører Venstres argumentation blive fremført af hr. Svend Heiselberg, er man helt tryk ved at stemme imod det dagsordensforslag, som regeringen og hr. Svend Heiselberg stemmer for om lidt.

Jeg fik ikke svar fra hr. J.K. Hansen på mit spørgsmål om notatet af den 10. februar, men jeg vil godt sige om den diskussion, der har været om ekspropriationerne, at trafikministeren får jo en chance. Det kan ikke vare mange dage, inden han skal svare på et spørgsmål fra mig, om man vil give en ulempegodtgørelse til alle eksproprierede, både ejere og lejere.

Så vil jeg vende mig til det svar, som trafikministeren har givet den tyske regering, og som blev refereret heroppefra, på spørgsmålet om, hvorfor man har fravalgt den miljømæssigt rigtige løsning, nemlig en boret jernbanetunnel. Man argumenterer over for den tyske regering med, at det vil nødvendiggøre betydelige statslige tilskud, og så vil jeg godt spørge trafikministeren: Hvor store er de? Hvornår er de beregninger foretaget? Hvornår er der lavet et