

**[Finansministeren]**

ceunderskuddet i 1978 i forhold til 1977, og det gør jeg stadig væk. Jeg kan i og for sig godt forstå, at hr. Ellemann-Jensen gerne vil have en lavere ramme for de offentlige investeringer, for hr. Ellemann-Jensen er imod naturgassen og imod broen, men det er noget, hr. Ellemann-Jensen har været alle dage, også før rammen så dagens lys, og det er faktisk en anden sag.

**Kofoed (V):**

Jeg skal ikke forlænge debatten, men jeg har med interesse fulgt diskussionen her om, med hvilken sikkerhed man udtaler sig om de forskellige problemer. Jeg har også lagt mærke til, med hvilken sikkerhed man udtaler sig om den usikkerhed, der er med hensyn til kernekraft, og hvor omhyggelig man er med, at disse sikkerhedsmomenter virkelig er 100 pct. sikre.

Når jeg så hører trafikministeren fortælle om de faremomenter, der er f. eks. i forbindelse med saltindholdet og gennemstrømningshastigheden i Store Bælt, og man så siger: nej, der er ingen problemer, vi har undersøgt næsten alt, vil jeg gerne spørge ministeren: hvilke undersøgelser har man egentlig lavet med hensyn til, hvilke konsekvenser det vil få for saltindholdet i Østersøen? Det er naturligt, at jeg må være ret interesseret i disse ting, for vi får i hvert fald ikke gavn af nogen Storebæltsbro ovre hos os, så vores interesse er: hvad med torskesituationen i Østersøen? Ministeren må vide, at hvis saltindholdet bare ændrer sig under én promille, har det meget stor betydning for yngelens mulighed for at overleve i Østersøen. Jeg vil gøre opmærksom på, at det er omkring 200.000 torsk, der hentes op af Østersøen. Hvad sikkerhed har man for, at dette projekt ikke får konsekvenser dér? Når først dette projekt er ført ud i livet, kan det ikke ændres, modsat et kernekraftværk. Hvis det får uheldige konsekvenser, kan man da lukke dette foretagende, men når først skaden er sket, når man først har grebet ind i naturen, kan dette ikke ændres. Hvilken sikkerhed kan trafikministeriet give i denne henseende? Det med omkring 30 pct. beroliger ikke mig i denne sag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):**

Man har fra starten af dette projekt vidst, at der naturligvis kunne være forskellige miljømæssige konsekvenser forbundet med at bygge en sådan bro med de dæmninger, der i henhold til selve lovens vedtagelse skal bygges på begge sider af Store Bælt og i forbindelse med Sprogø. Når spørgsmålet lyder: hvilken sikkerhed kan man give?, må jeg sige, at der naturligvis kun kan gives den sikkerhed, der ligger i, at man meget nøje følger det miljømæssige og foretager de undersøgelser, som man mener er påkrævet, og som ligger i kølvandet, når man fra forskellig side, f. eks. fra havbiologer, peger på, at der kan være nogle problemer.

Det er også tilfældet, når det drejer sig om de udsagn, man hørte fra en konference for nylig. Man er i fuld gang med at checke efter, og jeg vil da meget gerne formidle det materiale, der foreligger hos Statsbroen Store Bælt omkring det miljømæssige. Det afgørende er, at det ikke er noget, man bare betragter som et overfladisk problem; med de muligheder, man har, trænger man så dybt ned i det, som det overhovedet er muligt.

**Arentoft (FP):**

Lige et kort spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder, nu da vi taler om dæmningerne og Østersøen og saltindhold. Vil ministeren, samtidig med at Statsbroen Store Bælt foretager disse undersøgelser om saltindhold og fiskeyngel, også prøve at se på konsekvenserne af et nedsat saltindhold og af isforekomsterne i Østersøen? Jeg har læst i pressen, at det kan give ret alvorlige konsekvenser, hvis saltindholdet falder. Der skal ikke så forfærdelig meget til, før det giver meget, meget kraftige isforekomster. Jeg ved ikke, om man har prøvet at høre nogle reaktioner fra Finland og Sovjetunionen i det spørgsmål.

**Langsted (CD):**

Det er i forbindelse med denne diskussion, som nu er blevet til en Storebæltsdiskussion og en strømningsdiskussion, at jeg gerne vil have ministeren til at bekræfte over for hr. Kofoed, at årsagen til, at vi i forbindelse med Storebæltsbroen får disse dæmninger, som er, så vidt jeg husker, 2 km lange på begge sider af Bæltet og på begge sider af Sprogø, er, at de billiggør projektet, og det er