

[Margrete Auken]

relsen var ganske chokerende, for det tydede på, at hr. Svend Heiselberg bruger Trafikministeriet som konsulenter i miljøspørgsmål. Det ville jeg ikke gøre.

De er helt fremmede for det i Trafikministeriet. De aner ikke noget om det, og den redegørelse, vi sidder med foran os – jeg har ikke sagt noget om ministeren, han er ny på feltet – er en gribende sag i retning af at afsløre, at det ved man ikke en disse om.

Trafikministeriet skal til næste år deltage i en konference om trafik og miljø, som CEMT holder, og jeg ryster for, hvordan den dansk trafikminister skal slippe levende fra det, i betragtning af hvad det er for noget, han har i sit bagland til denne sag.

Jeg må igen spørge fisker Heiselberg – undskyld, hr. Svend Heiselberg, om det er dér, man henter sin ekspertise, når man bagefter skal ud og trøste fiskerne.

**Dohrmann (FP):**

Skulle hr. Svend Heiselberg have givet et ærligt svar på det sidste, skulle det nok have været noget i retning af, at den eneste interesse, regeringspartierne repræsenterer efterhånden har for fiskeriet, er, at der er en effektiv fiskeriinspektion. Det er reelt regeringens fiskeripolitik.

I det hele taget vil jeg godt sige, at saglige argumenter i hele Storebæltdebatten egentlig er overflødige. Det er temmelig lang tid siden, vi har fundet ud af, at saglige argumenter, uanset hvor velbegrundede de er, preller fuldstændigt af.

Det, der er tale om, er, at en lille, eksklusiv kreds med hr. Arne Melchior i spidsen ledsaget af hr. Ikast fra Det Konservative Folkeparti og hr. J. K. Hansen fra Socialdemokratiet og med tilslutning fra hr. Svend Heiselberg m.fl. har indgået en aftale, og uanset hvad der bliver fremsat af rigtige påstande og bedt om af oplysninger, fejer man det hele til side. Man har indgået en aftale, og den vil man for alt i verden bringe til udførelse.

Det samme vil jeg egentlig sige om ministerens redegørelse. Det ville have været vældig betryggende, hvis der på nogle enkelte områder var sat et lille spørgsmålstegn ved nogle af de ting, som helt naturligt vil følge i kølvandet på dette store milliardprojekt. Men hvad gør ministeren? Med et flot pennestrøg glattes det hele ud. Alle problemer er løst.

Det undrer mig såmænd, at man ikke også har i det mindste bare antydning, at den regning, som helt automatisk kommer, dukker der såmænd nok en eller anden julemand op og betaler en skønne dag.

Det er i hele den ånd, det bliver fremstillet. Alt, hvad der hedder problemer, bliver fejlet ind under gulvtæppet, og det på trods af at denne beslutning her er den dyreste, der nogen sinde er vedtaget i hele Danmarkshistorien.

Folketingets Præsidium var så large sidste år at bevilge et forholdsvis stort beløb til Trafikudvalget, for nu skulle vi på studietur til USA. Det var da også en vældig gemytlig tur, lad os sige det på den måde. Om det sådan ligesom havde den helt store værdi rent fagligt set i relation til Storebæltforbindelsen, det kan jo så nok diskuteres. Men der var i hvert fald én ting, vi fik at vide, nemlig at amerikanernes erfaringer var, at hvis man byggede tunneler, kostede det mindst 7 gange så meget som almindeligt brobyggeri, og at amerikanerne derfor var yderst betænkelige ved det. De havde mange eksempler, men jeg skal lade være med at nævne nogle af dem, der blev fremdraget, for jeg er sikker på, at udvalgets medlemmer husker dem udmærket.

Men hvor er de erfaringer eller i hvert fald det, vi lærte på den USA-tur, hvor er det blevet af? Når man hører hr. J. K. Hansen, så er det jo således, at nu hjælper vi erhvervslivet, uha, og vi gør det ene. Jeg vil næsten vædde, hvad det skal være, på, at de påstande, hr. J. K. Hansen kommer med, er nogle, man hørte for 10 år siden. Man hørte dem også for 7-8 år siden. Men læg mærke til, hvad erhvervslivet siger om den forbindelse og den aftale, der er indgået i dag. I bedste fald holder man sin mund. Og så kan man selvfølgelig møde nogle enkelte af hr. Ikasts venner, for hvem det næsten er en religion. De mener, at de skal rose den aftale, der er indgået.

Med det, der er udsigt til, og de takster, der kommer, vil jeg igen holde temmelig meget på, at hvis der er noget, det bliver godt at investere sine sparekroner i, så er det en alternativ færgeforbindelse mellem Nyborg og Korsør den dag, den faste forbindelse er færdig. Den bliver der penge i.

Og hvad tror man vores udenlandske turister vil sige? Flere steder i udlandet er man vant til at betale bropenge og den slags ting. Men det er