

[Trafikministeren]

strege allerede nu: Hvad enten det drejer sig om selskabernes budgetter, eller det drejer sig om alle de andre økonomiske beregninger – miljøberegninger og andre konsekvenser, trafikprognoser, takster – er det forudsætningerne, der er afgørende for, at man kommer til et forskelligt resultat. Og det må på forhånd ikke kunne overraske nogen, at ved at tage forskellige forudsætninger kommer man til forskellige resultater.

Hr. Ole Donner pegede meget tidligt i debatten på opinionsundersøgelserne. Jeg vil bekræfte, at vi i maj 1988 i en Observaundersøgelse i Jyllands-Posten om Storebælt havde en positiv holdning på 34 pct. og en negativ holdning på 44 pct. Det var klart, at man ikke ønskede en Storebæltsforbindelse. Men i senere analyser har der konsekvent været en stigende tilslutning til Storebæltsforbindelsen, og i øjeblikket er der 60 pct. af danskerne, der er positive, og 22 pct., der er negative.

Jeg vil tro, at hvis man på Lillebæltsforbindelsen havde en tilsvarende analyse fra tredidderne frem til nu, ville den have fulgt samme tendens, nemlig at trafiklanlægget og dets muligheder blev accepteret, i det omfang det blev synliggjort.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Trafikministeren nævner nogle meget interessante tal fra nogle meningsmålinger, der viser, hvor stor tilslutning der er til Storebæltsforbindelsen.

Det er jo meget interessant, når man tænker på, hvad hr. J.K. Hansen tidligere på dagen sagde, da jeg kom med nogle bemærkninger om, at der var foretaget en meningsmåling, hvor kun 25 pct. gik ind for, at der skulle laves en Øresundsforbindelse. Hr. J.K. Hansen sagde nogenlunde: Ja, fordi der er spurgt en smule mennesker om det, det kan man ikke regne.

Men nu siger ministeren: Det er noget helt andet med Storebælt. Der kan man godt regne det.

Men hvis nu man havde fulgt Fremskridtspartiets forslag og lavet en folkeafstemning, så havde man været fri for at skønne om de tal. Så kunne man have fået de helt præcise tal. Men det tør man ikke. Det skulle man have gjort.

Så sagde trafikministeren, at jeg påstod, at når økonomien skred, justerede man bare budgettet. Det passer ikke, siger trafikministeren.

Kan ministeren så her fra talerstolen nævne bare ét eksempel på, hvor man har justeret økonomien, uden at det har været, fordi budgettet var skredet?

Gade (SF):

Det, jeg kritiserer trafikministeren for, er ikke, at man har arbejdet med en bestemt tidsplan. Det, jeg kritiserer ministeren for, er, at man ikke lader sig påvirke af de anbefalinger, der kommer, og at man ikke vil se resultatet af målingerne – først og fremmest de målinger, som ekspertpanelet anbefaler – før man laver aftaler med svenskerne.

Jeg står her med Berlingske Tidende fra i dag, hvor den svenske miljøminister er citeret, og han siger bl. a.:

»Man må altid have mulighed for at udskyde en beslutning.«

Det er i forbindelse netop med, at man mangler miljødata.

Det synes jeg er utrolig flot sagt af en politiker. Jeg kunne have ønsket mig, at det havde været den danske trafik- eller miljøminister, der havde sagt dette, fordi man ville tilgodese grundige miljøundersøgelser, som miljøministeren var inde på.

Miljøministeren sagde så: Miljøet spiller ikke den samme rolle.

Jo, det er da det overordnede for os. Det er grunden til, at vi er imod denne her forbindelse. Det er derfor, vi vil have en boret tunnel.

Så siger miljøministeren, at nu er vi kommet langt med hensyn til vandgennemstrømningen i Øresund og Østersøen. Jeg forstår, at man nu vil have en matematisk nulløsning for Østersøen.

Det sagde man sådan set nej til, da vi vedtog loven. Det anfægter måske ikke nogen. Men det betyder, at miljøproblemerne flytter ind i Øresund. Det er vi så enige om.

Så giver ministeren en oplysning om, hvor meget der skal graves. Jeg er glad for, at man har et overslag på de 4 millioner kubikmeter. Så vil jeg spørge, om man kender noget til effekten af, på hvilke områder man graver. Havneslam, rester og sådan nogle ting, det er problemer. Hvad ved man om dem?

Kender man nøjagtig afgravningsmængden i forhold til, at man jo også skal undersøge problemerne med saltindstrømning. Det er altså ikke kun vandmængden, det er også saltfordelingen.