

tidligere store byggerier, fordi havet ter sig så forskelligt forskellige steder.

Man må da først vide, om det overhovedet er miljømæssigt forsvarligt. Man må da først vide, hvilke teknikker der skal bruges, og før man kender linjeføringen mere nøjagtigt, før man kender fordelingen på broer og tunnel, før man har det på plads, kan man da ikke begynde at beregne, hvad det så koster. Og før man kan lave nogle budgetter, kan man da ikke lave økonomiske risikoanalyser. Så derfor var det helt korrekt, hvad jeg sagde, og det kunne der slet ikke drives gæk med.

Så skal jeg for en ordens skyld gentage, hvad jeg har sagt fra dette sted adskillige gange og også mange gange ude i samfundsdebatten: Det er ukorrekt, og jeg har dokumenteret det, og andre har kunnet dokumentere det, at beslutningsprocessen forud for Storebælts og Øresunds faste forbindelser skulle have været for kort eller for hemmelig eller ikke demokratisk nok. Det modsatte er tilfældet; jeg siger det bare for en ordens skyld. Jeg skal ikke gentage al dokumentationen – det har jeg heller ikke tid til.

(Kort bemærkning).

Dorit Myltoft (RV):

Jeg brugte en del af min ordførertale til at pointere Transportrådets uafhængighed. Jeg er ganske enig med hr. Steen Gade i, at Transportrådet er nedsat som rådgivende for Folketinget. Jeg har faktisk selv brugt dets rapport som et godt råd. Det, jeg advarede imod, var, at regeringen skulle pålægge Transportrådet en opgave og så oven i købet en opgave, der naturligt hører hjemme i Trafikministeriet.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Om det sidste kun, at jeg bestemt også mener, at Transportrådet er rådgivende for regeringen.

Det kunne da komme an på en prøve i udvalget. Vi kunne sende et brev til Transportrådet, om rådet ville synes, det var en vældig belastning, om det blev spurgt. Når man har læst dets rapporter bl.a. om erfaringerne fra de tidligere bæltforbindelser, så er der jo ikke noget, der tyder på, at det syntes, at det var en belastning at blive spurgt og blive inddraget. Så jeg tror da, vi kan blive enige om, at ministeriet under udvalgsbehandlingen sender sådan et brev til Transportrådet og spørger, om det synes, det er en belastning for dets selvstændighed at blive inddraget i det her arbejde.

Så vil jeg sige til hr. Melchior, at jeg simpelt hen ikke tror, at vi taler helt samme sprog omkring, hvad en økonomisk risikoanalyse er. Jeg synes, hr. Melchior taler om et budget; det er noget andet. Det er jo simpelt hen, at der skal laves en beregning, ligesom når en virksomhed vurderer, om den skal udvide sin virksomhed. Så laver man en beregning på noget teknik, og man laver nogle beregninger på markedet og miljø osv., og så laver man en overordnet vurdering af, hvordan også økonomien ser ud, ikke bare den snævre økonomi, sammenlignet med udviklingen i renteniveauet, hvor kan man få lånene henne osv.

Det er det, det her handler om, og det er det, som jeg altså hører hr. Melchior og andre sige nej til. Og jeg hører en trafikminister, som siger, at vi skal have et eller andet i den retning på et eller andet tidspunkt, der ligger tidligere, end det har ligget før. Og jeg vil så bruge udvalgsarbejdet til at finde ud af, hvornår det er, og prøve at presse på, så det i hvert fald bliver bedre, end det har tegnet indtil nu.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 65:

Forslag til folketingsbeslutning om en kvote for bæredygtigt dyrkede bananer.

Af Steen Gade (SF) og Villy Søvnald (SF).
(Fremsat 9/1 96).

Forslaget sattes til forhandling.