

[Arne Melchior]

samme indseende med og samme ansvar for dette anlægsarbejde, som hvis det var en motorvej, Farøbroerne eller andre store offentlige anlæg.

Det er på tide, at det kendes i offentligheden, og at vi ikke skal spises af med en henvisning til, at det er bestyrelsens ansvar, det kender vi ikke noget til. Selvfølgelig kender vi til det, vi har i hvert fald pligt til at kende til det.

Jeg mener, at der er en række emner, som ikke er omfattet af SF's formulering, men som også skal undersøges, f.eks. den bestandigt rejste tvivl om, hvorvidt oplysningen om 300 mio. kr.s prisforskel på de to brotyper stemte eller ikke stemte. Jeg har hævdet i et halvt år, at den ikke stemte. Jeg har bedt om at få det verificeret og undersøgt, og det er blevet nægtet. Det er klart, at for hver dag yderligere, hvor det nægtes, har man vel lov til at nære stigende tvivl om, hvorvidt tallet holder. Sådan er der en række andre emner, som uden nogen som helst risiko for sammenfald af domstolsbehandlinger eller for nogen skade for Danmarks anseelse og resultat i den store sag udmærket kan behandles. Det må være væsentligt, at vi behandler sådan en sag så tidligt som muligt, mens tingene huskes. Vi ved, hvor meget der går tabt, og hvordan bevislighederne bagefter fortaber sig i tågen.

Hr. Bjørn Elmquist havde en meget interessant betragtning, som i øvrigt er meget i familie med Storebæltssagens forløb på et enkelt punkt. Den er jo faseopdelt, denne opførelse, og hr. Bjørn Elmquist talte om faser, altså etaper.

Man kunne eventuelt, hvis det skulle være nødvendigt – det har jeg ikke juridisk indsigt nok til – lave undersøgelsen, men vente med konklusionerne. I øvrigt har vi jo statsministerens ord for, at efteråret ikke vil blive ret gammelt, før den sag er trukket tilbage.

Det skal han selvfølgelig ikke hænges op på, hvis det nu går anderledes, men jeg vil da ønske ham og regeringen til lykke med det, hvis det kunne ske. Det ønsker vi os da alle sammen, og så bliver det endnu lettere. Men hvis der er risiko for, at der går et år eller halvandet endnu, før domstolen i EF kommer til realitetsbehandling, kan vi sandelig ikke vente så længe. Som hr. Ole Espersen og andre har påpeget, er der tale om en tilståelsessag vidt ud ad vejen, og derfor er det helt relevant, at vi får sagen op til behandling. Jeg glæder mig over, at der er konsta-

teret flertal for forslaget, og jeg glæder mig til i denne sag at samarbejde med hr. Tommy Dinesen. Det havde jeg ikke tænkt mig skulle ske netop vedrørende Storebælt, men jeg holder meget af at samarbejde med hr. Tommy Dinesen i øvrigt.

Tommy Dinesen (SF):

Nej, men vi har da arbejdet sammen før, hr. Arne Melchior, med hensyn til lodspligt og den slags, så det klarer vi nok.

Jeg vil da også gerne sige tak til ordførerne. Jeg er meget glad for, at der er flertal for en undersøgelse af denne sag, som har været diskuteret i mange år. Som der er blevet sagt og skrevet, er det en sag, der i hvert fald har været undersøgt i over hundrede år. Derfor var det med nogen forbavelse, man kunne se, hvorledes det begyndte at køre her i sommerferien, og jeg synes, at regeringen har en meget stor del af skylden for, at det er kørt, som det er.

Da hele sagen startede, bad jeg bl.a. om at få et samråd med trafikministeren i Trafikudvalget, men det kunne altså ikke lade sig gøre. Der skulle gå 3 uger til en måned. Jeg tror, det var en af grundene til, at regeringen kom ud i den situation, som den kom til at stå i, fordi mange følte, at der ikke blev givet ordentlig information. Jeg vil da i hvert fald som folketingsmedlem mene, at man burde give folketingsmedlemmerne informationer. Det gør det i hvert fald betydelig nemmere, når vi bliver bedt om at give nogle kommentarer.

Jeg vil godt starte med at sige, at jeg også mener, at regeringen har fået adskillige oplysninger allerede inden, at dette skete. Ved den redogørelse, der var her i Tinget den 22. november 1988 vedrørende en fast forbindelse, sagde undertegnede som mit partis ordfører bl.a.:

»Ellers synes jeg, det lader til, at viljen til at give de nuværende ansatte andre job er der. Det skal der naturligvis lyde en tak for. Men alligevel forbavses man, når det nu kommer frem, at der i EF forventes vedtaget et direktiv allerede i 1989 med ikrafttræden i 1990, som ikke undtager DSB fra licitationspligten. Dette kan nemt betyde, at en del af bro- og tunnelbyggeriet vil gå til udenlandske entreprenører.«

Hertil svarer den daværende trafik- og kommunikationsminister, H. P. Clausen:

»Et andet spørgsmål var muligheden for at anvende dansk arbejdskraft. Jeg vil gerne un-