

[Margrete Auken]

Hr. Jørgen Estrup sagde, at sagen er godt belyst. Det er i og for sig rigtigt, men jeg mangler stadig væk oplysninger om, hvordan risikoberegningerne er lavet. Jeg går ud fra, at ministerens tavshed her skyldes, at han ikke aner det, men at han selvfølgelig lover mig at sende det over, så jeg også kan se navne på de dér ingeniører, for jeg har ikke lige meget tillid til alle ingeniører. Jeg er ikke så ekspertbenøvet som Fremskridtspartiet. Jeg vil faktisk gerne høre, hvordan det her hænger sammen. Undskyld mig min folkelighed i den henseende.

Jeg går ud fra, at jeg kan få at vide af trafikministeren, hvem det er, der har foretaget de her beregninger. Så må mine kolleger i Folketinget dukke sig og håbe, at der ikke sker noget – hvad jeg godt er klar over at de gør. Jeg håber det naturligvis også. Det ville være forfærdeligt, hvis der skete noget.

Lad mig så sige: Hvad ligger der i – det er i dagsordenen, og hr. Jørgen Estrup prøvede at gøre mere ud af det – at man vil tage konsekvenserne? Fru Inger Stilling Pedersen havde travlt med at sige, at der ikke var noget at gøre. Så galt er det heldigvis ikke. Så slemt er det ikke. Højbroen er overhovedet ikke projekteret endnu. Hvis man skal flytte nogle penge over til at sikre vestbroen, kan det naturligvis besluttes, selvfølgelig.

Men hvad havde hr. Jørgen Estrup tænkt sig, det skulle betyde, hvis vi først om 2 år får at vide, at det dér VTS-system kan man altså godt stikke helt skråt ned i skuffen, for det eneste, man får ud af det, er at betale en masse penge? Hvad nu hvis det er det, man får at vide? Hvad så? Så siger vi: Det overlader vi til eksperterne.

Så vil jeg igen spørge, og jeg ved godt, at det er en generende måde at komme ind i sagen på, men det er faktisk et meget højt risikoniveau, A/S Storebælt har sat for den her sag, og det er politisk fuldstændig uacceptabelt, at man siger, at vi kan nøjes med den ene af forbindelserne, for det må så betyde, at vi kan nøjes med den ene af forbindelserne. Og det siger man jo netop at man ikke kan. Hvis hele det danske erhvervsliv satser på, at vi har to forbindelser, så kan man ikke lave sikkerhedsberegninger ud fra, at den ene kan forsvinde i lang tid. Det er politisk uvederhæftigt, det, man er i færd med her.

Jeg skal ikke komme nærmere ind på Fremskridtspartiets betagelse af eksperter. Jeg deler den ikke.

Jeg vil sige til hr. J. K. Hansen – det glemte jeg at tage ordentlig fat på før – at lodserne har nu ikke sagt, at det dér med vestbroen var i orden. Lodserne har ikke sagt, at man godt kunne nå at standse skibe på en halv time. Det har de ikke sagt.

Jeg vil godt igen anholde, at beslutningsrækkefølgen har været den, at man først har sagt, at der kun må gå skibe på op til 2.000 t igennem, og derefter har bygget. Nej, man har bygget og ordnet det på den måde, og så kommer vi ud og laver nogle begrænsninger, og så står vi med problemet, for hvis ikke dette VTS-system fungerer, så er vi lige midt i det.

Jeg er godt klar over, at Centrum-Demokraterne bygger på eksperter. Det kommer nu slet ikke bag på mig. At hr. Arne Melchior nærmest lader det være en forargelig sag, at jeg mener, at Folketingets ansvarlighed skal inddrages i det her, siger mere om hr. Arne Melchior end om noget andet. Jeg mener naturligvis selv, at det er det eneste forsvarlige, at vi kommer til at behandle sagen, sådan at man bagefter kan sige: Hvem har ansvaret?

Og til sidst om Folketingets betagelse af A/S Storebæltsforbindelsen. Jeg vil gentage en af de grimme sager, vi har haft, nemlig beslutningen om at bygge en skråstagsbro på trods af, at domæneteorien – hvilket man kan læse i en af de rapporter, vi har fået – klart siger, at der skal være 1.400 eller 1.500 meter for at give sikker sejlads i Østerrenden. Man har vidst det hele tiden; man behøvede ikke Skibsteknisk Laboratorium til at fortælle én det. Alligevel har man budgetteret med den meget billigere bro. Man markedsfører den stadig væk. Jeg fik forleden dag en tysk brochure i hænderne, hvor det stadig væk er skråstagsbroen, der tales om. Når vi har spurgt, hvad har det kostet, har vi fået ufuldstændige svar, men også det regner jeg med at jeg kan spørge ministeren om, så vi lige kan få at vide, hvordan der er sjakret med pengene.

Jeg tror også, at vi meget snart kommer til at løbe ind i nogle voldsomme budgetoverskridelser, men på trods af, at vi fra Folketingets side har bedt om at blive orienteret løbende om økonomien – det ved hr. J. K. Hansen også – bliver vi det ikke. Men forleden dag sendte A/S Storebælt en pressemeddelelse ud om, at de sikkert kunne betale broen hurtigere af, fordi trafikken ville stige. Det var et glimrende forvarsel