

**[Bilgrav-Nielsen]**

har taget fejl. Ministerens besvarelse vidner om, at ministeren absolut opfatter forespørgslen som seriøs. Det var en grundig og yderst saglig, også undertiden ret oplysende besvarelse af forespørgslen, vi fik.

Og det er udmærket, for det har unægtelig været sådan, at den måde, man har administreret Storebæltsbeslutningen på, siden den blev vedtaget her i Folketinget i 1987, undertiden har rejst en del spørgsmål, der ikke uden videre har kunnet besvares. Det hænger sammen med, at man arbejder med en aktieselskabsform, ganske vist et statsligt aktieselskab, som nu og da fører til, at man ligesom lukker lidt for oplysningerne.

Jeg ville gerne have, at ministeren i næste omgang beskriver den situation, vi har med et statsligt aktieselskab. Jeg mener faktisk, at det fremgår ret klart af loven om anlæg af den faste forbindelse over Storebælt, at der ikke med denne beslutning om A/S som bygherreorganisation var taget skridt til, om jeg så må sige, at lukke af for den fulde information ud til offentligheden.

Jeg vil gerne sige, at denne betragtning heller ikke skyldes, at jeg har en ubændig trang til at stille kritiske spørgsmål, når det ikke er begrundet. Men jeg mener her, at det er væsentligt, at ministeren understreger, at det ikke er sådan, at der er lukket af for information ud til offentligheden, i og med at der er oprettet et statsligt aktieselskab. Med offentligheden mener jeg naturligvis først og fremmest Folketingets Trafikudvalg, Folketinget og i det hele taget pressen.

Ministeren gennemgår punkt for punkt projektets elementer, og det giver en god oversigt. Om Vestbroen siger ministeren, at der har været nogle problemer, men de er overstået. Jeg spørger ministeren: Hvad kostede det, at man var nødt til at skifte betontype? Er der løbet 1 mia. kr. eller 2 mia. kr. på? Og når ministeren siger, at nu går det godt, »Svanen« klarer sin opgave fint, så må jeg spørge, om det ikke var sådan, at »Svanen« fik problemer, da man skiftede beton. Elementerne blev lidt tungere, og nu kan man ikke operere, som man havde forventet; det betyder vel så, at der er en lidt længere arbejdstid end den, man havde forventet?

Ministeren konkluderer for Vestbroen, at der er kontrol over denne del af projektet. In-

teressant! Spørgsmålet rejser sig: Er der ikke kontrol over resten? Lad os se, hvad ministeren slutter sine enkelte afsnit af med at konstatere. Her er der altså kontrol ifølge ministeren.

Med hensyn til jernbanetunnelen er der forsinkelser og uheld; først gik arbejdet trægt, så gik det i stå. Boremaskinerne måtte repareres, organisation og ledelse måtte ændres. I august gik arbejdet igen i gang, og i oktober gik det igen i stå på grund af indtrængende vand. Så kom konflikten; den er vel stadig i gang mellem MT og A/S – undskyld forkortelserne, men de er kendt i denne kreds i denne debat. Der blev udlagt et lertæppe, som nu skulle være garanti for, at der kan bores uden nye former for forstyrrelser, i hvert fald vandindtrængning.

Det spørgsmål, jeg synes ministeren skulle fortælle os lidt om, for man må jo have tænkt over det, er, om det er nok med disse 400 meter, som jeg forstår der har været tale om. Eller hvor meget er det, der er tale om? Jeg går ud fra, at jo længere man kommer ud fra kysten, jo mere besværligt bliver det, dersom man er nødt til fortsat at lægge, om jeg så må sige, et lag over borearbejdet. Det må under alle omstændigheder være noget, der giver miljømæssige problemer. Til dato har man ikke ment, det var det. Vi må tro på ministeren og efterfølgende se, hvordan det så gik.

Dernæst må man formode, at dette ekstra arbejde også er noget, der vil vise sig at være en ekstra omkostning på et eller andet tidspunkt. Ministeren slutter ikke dette afsnit om jernbanetunnelen med at sige, at alt er under kontrol, og det er nok klogt.

Der er et afsnit i ministerens redegørelse om landarbejdet omkring Sprogø, og det ser ud til, at alt er forløbet, som det skulle. Tilbage står en vurdering af miljøspørgsmål, som ministeren har en længere redegørelse om, som lyder fornuftigt og godt, og det er vel så langt, man kan nå i dag. Nu er projektet i gang, og ingen kan vel få det endelige svar omkring miljøvilkårene på Storebælt, før projektet er helt eller i hvert fald næsten færdigt.

Om tidsplanen siger ministeren, at der nu er tale om, at MT Group skal præstere en ny tidsplan i løbet af dette år. Ministeren venter spændt på, hvad man vil komme frem til, og det samme gør vi andre. Ministeren siger i sin besvarelse, at der foreløbig er tale om et år i