

starten fra vores side på at forfølge dette projekt noget nærmere – er temaet omkring økonomiske risikovurderinger.

Må jeg så svare ordførerne: Hr. Arne Melchior har jeg vist svaret nok. Jeg vil gerne sige tak til fru Jette Gottlieb for tilslutningen – sådan forstod jeg det – og vel også en halv tak til hr. Jan Køpke Christensen for en halv tilslutning. Men ellers var der jo nok ikke tilslutning i ordførerrækken.

Fru Dorit Myltoft sagde, at man skulle passe på Transportrådets selvstændighed. Jamen herregud, har Folketinget ikke nedsat Transportrådet, for at vi skal lade os rådgive? Det er jo det eneste, vi beder om: at man bliver rådgivet af Transportrådet. Jeg synes da, hvis vi kommer igennem et langt projekt her, forberedelse af Femer-forbindelsen, og vi samtidig har nedsat, bl.a. på radikalt initiativ, et transportråd, og hvis vi så skal opdagde, at nok har vi lavet et transportråd, som skal rådgive Folketinget, men det skulle bare ikke bruges til forberedelsen af det største trafikprojekt, som man nu har under forberedelse, så er det da hul i hovedet, og det er at gøre grin med institutionen.

Og her skal man altså ikke smutte udenom ved at sige, at rådets selvstændighed skal bevares. Vorherre bevares! Jeg tror sådan set, at hr. Nils Wilhjelm, tidligere minister her i huset, gerne ville bruges noget mere af huset. Jeg tror ikke, det var derfor, han syntes, at han ikke rigtig havde lyst til at fortsætte som formand. Jeg tror ikke, det var, fordi han syntes, han blev misbrugt og blev overforbrugt her.

Der ligger bestemt ikke heri, at vi forcerer en beslutningsproces. Vi går ind i én, der lige så stille er i gang, men uden åbenhed.

Til hr. Brian Mikkelsen: Jeg kan forstå, at Det Konservative Folkeparti har taget stilling ved at sige ja til en bro, ligeglad med, om den koster 55 mia. kr. eller 65 mia. kr. De to tal er de eneste, der er på bordet. Det er dem, Kommissionen nævner. Tallet ligger mellem 35 mia. kr. og 65 mia. kr.

Hr. Heiselberg har jeg svaret, og så er der fru Tove Lindbo Larsen, som er inde på noget, som også andre har nævnt: at regeringen jo tidligere i det samråd, vi havde i Trafikudvalget, har sagt, at man ville lave økonomiske risikovurderinger.

Og herefter vil jeg så gå videre til trafikministeren, for jeg vil sådan set også takke ham i dag. Nu har jeg jo ikke takket så mange, men jeg vil takke trafikministeren, for jeg kan godt høre,

at der er forskel på det, trafikministeren siger i dag, og det, der blev sagt i samrådet i Trafikudvalget.

Men det, jeg selvfølgelig gerne vil have fundet helt ud af, er, helt præcis hvornår det er, vi skal have den her økonomiske risikovurdering. Nu har jeg læst denne her rapport, og deri læser jeg sådan set, at det skal ske umiddelbart efter 1. fase, og inden man går i gang med 2. fase. Det var der også noget af det, ministeren sagde, der tydede på. Men så var der noget andet, der tydede på, at man først kunne gå detaljeret ind i det, mens 2. fase kører.

Nu tror jeg, at ministeren har haft travlt – eller man har haft travlt ovre i Trafikministeriet – med at komme os en lille bitte smule i møde, men man har ikke rigtig været klar over, hvor meget man ville komme os i møde. Og så er ministeren blevet udstyret med et interessant talepapir – det kan jo ske for ministre – og det kan være, det er svært for ministeren at forklare præcist i dag, hvornår den her økonomiske risikovurdering skal sættes i gang, og hvad den skal indeholde.

Det er mine to spørgsmål: Hvornår skal den sættes i gang? Og hvad skal den indeholde, hvordan bliver den sat sammen? Bliver det én, som virkelig inddrager de reelle økonomiske risici, ikke bare de små, dem, der er knyttet til, om det er det ene materiale, man bruger, eller det andet materiale, og om det er den ene metode eller den anden, men også andre mere overordnede økonomiske risici ved sådan et projekt?

Det vil jeg gerne have svar på, og hvis ministeren ikke kan give det i dag, så er det jo bl.a. det, udvalgsarbejdet skal bruges til.

Selv om jeg altså egentlig ikke syntes, jeg hørte det fra ordførerne, så er der da en lille smule ros og en lille smule tak til ministeren. Det, vi skal bruge tiden på, er at finde ud af, om der også er hold i det.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Til hr. Steen Gades første bemærkning, hvori han kommenterede min afslutning: Der troede han nok, at han tog mig med bukserne nede, men det gjorde han aldeles ikke.

Det er da helt naturligt, at man skal lave de miljømæssige og de tekniske undersøgelser før de økonomiske. Man skal da først vide, hvilken havbund der er på det sted, hvilke dybder der er, hvilke forhold der er. Her er der ikke meget – måske noget, men ikke meget – at lære fra de