

[Trafikministeren]

delse med det anlæg, som anlægsloven fra 1987 bestemte skulle gennemføres, at dette anlæg bliver gennemført; det gælder jernbaneforbindelsen, det gælder motorvejsforbindelsen. Alt andet ville være en uantagelig disposition.

### Forhandling

#### Margrete Auken (SF):

Jeg skal takke for redegørelsen, det kan jeg så gøre – og takke for, at der ikke er de store overraskelser i den.

Dog på ét punkt synes jeg at den er overraskende. Den var forbløffende klar i sin redegørelse for, hvordan der er blevet snydt og fuppet og svindlet, og at Socialdemokraterne nu ligger banket flade nede under gulvtæppet, medmindre de siger fra.

Det var lysende klart, at en af mulighederne ved vestbroen var, at den kunne bygges etapevis; det var også klart, at man skulle sørge for, at det skete på en økonomisk forsvarlig måde. Men hvis man allerede i udbudsmaterialet har betinget sig, at den skulle bygges som en kompositbro – det er jo det, man har gjort – er det ganske givet sådan, at så har der heller ikke været mulighed for økonomisk at sandsynliggøre andet.

Jeg ved, at Socialdemokraterne ikke har vidst dette. Jeg tror stadig væk på, at de informationer, man har givet os, har man givet i god tro. Men jeg er efterhånden ved at være lidt tvivlende over for, om de selv tør stå ved deres egne aftaler og deres egne sejre, om de ikke bare lader sig trække rundt ved næsen, som de hidtil er blevet, først og fremmest af De Konservative. Og hvad sker der, når man bliver trukket rundt ved næsen? Den bliver meget lang!

Jeg kan sige om den lange næse, at alt tyder på, at selve etapedelingen indskrænkes mere og mere. I går hørte vi ministeren sige, at vi nu var nede på 2–3 år.

I et af de svar, vi fik i går, fremgik det også, at hvis ikke man kunne være helt sikker på, hvordan tidsintervallet blev, når man skrev kontrakt om højbroen, hang man ikke længere på de 3 år. Jeg tør vædde på, at vi kommer til at se, at de to etaper er færdige samtidig, og jeg er bange for, at jeg også kommer til at se et helt tamt Socialdemokrati.

Men lad os nu se, hvad svaret bliver om lidt, og om der er nogen i Socialdemokratiet, der ik-

ke alene har opdaget, at de er blevet snydt, men også har mandsmod og kvindehjerne til at sige det klart og tydeligt og så gøre noget ved det.

Ud over historien om vestbroen kan jeg sige én trøsterig ting om den: Projektlederen på Højgaard og Schultz sagde i et interview i sommer til Ingeniøren – efter at kontrakten var skrevet – at projektet kunne laves om, at kontrakten kunne ændres – det var der ikke noget i vejen for – hvis det kom i politisk modvind. Det vil jeg så fortælle til opmuntring for Socialdemokraterne – hvis der skulle være lidt ryggrad i dem endnu – der er altså noget at gøre.

Endelig kan jeg yderligere trøste med, at vi har fået at vide, at det hele kun koster 1 mia. kr. – altså motorvejsdelen. I betragtning af, med hvilken lethed man lader milliarderne rulle i dette projekt, er der jo ikke noget galt i, at vi spilder en milliard til sidst – det stiger og stiger og stiger jo alligevel.

I andre sammenhænge nærer jeg stor bekymring for milliarderne, men jeg skal love for, at det, vi er oppe imod her, ikke tilsiger synderlig bekymring i øvrigt. Der er altså noget at gøre endnu, men det forudsætter unægtelig, at der kommer liv i Socialdemokraterne.

Lad mig i denne sammenhæng nævne De Radikale, som trygt og stille har anbragt sig på bagsædet i regeringens vogn, og derefter er der sat børnesikring på låsene. Så bliver de pænt inde dér, vi hører ikke mere til dem heller, og de vil så følge med i resten stille og roligt.

Angående A/S Storebælts konkurrencesituation kommer vi ind på noget, som måske er nok så alvorligt, for alt det her kunne måske være lige meget; der er så mange fejlinvesteringer i dette land. Vi har hele fornøjelsen med DONG i øjeblikket, og den er måske værre, så hvorfor ikke også denne her fejlinvestering? Det farlige ved denne fejlinvestering er, at den ødelægger vores muligheder for at lave et godt transportsystem.

Lad os lige prøve at se på argumenterne: Det, som regeringen fører frem som et argument for den gode økonomi, bider nemlig sig selv i halen på en ret foruroligende måde. For hvis man har ret i, at alle vil vælge motorvejen, bliver jernbansens godsfordel ikke til at få øje på, og så er det næsten utænkeligt, at Danmark kommer med i den europæiske togudvikling.

Der er mere grund til optimisme, hvis det mønster, vi ser lige nu, fortsætter: at mere og