

taget, at det offentlige skal starte byggeri på Femer Bælt, så mener vi ikke, der er grund til på nuværende tidspunkt at gennemføre forslaget.

Man kan altså forstå, at Fremskridtspartiet i princippet er lidt positivt over for forslaget. Vi er ikke sådan firkantede og vil afvise det helt blankt, men vi erkender, at der ikke på nuværende tidspunkt er grundlag for forslaget; men vi vil naturligvis se nærmere på det i udvalgsbehandlingen.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten kan godt tilslutte sig intentionerne med forslaget, og vi vil også stemme for det.

Hovedspørgsmålet for Enhedslisten er, hvordan vi sikrer, at der ikke foretages politisk betinget budgetlægning. Derfor er der et generelt behov for, at et uvildigt og respekteret organ – og det kan udmærket være Transportrådet – får kompetence og pligt til at følge større trafikprojekters økonomi og måske også deres miljøeffekt fra start til slut.

Den nye rapport om undersøgelser vedrørende Femer Bælt-forbindelsen beskriver organiseringen af og indeholdet af de undersøgelser, man nu fra regeringens side vil sætte i værk.

Som en sidebemærkning har jeg noteret mig – og det vil også glæde fru Dorit Myltoft – at der i indledningen alene tales om en jernbaneforbindelse, mens rapporten i øvrigt udelukkende taler om kombinerede forbindelser. En sådan måde at fremlægge tingene på skaber altid mistanken om fordækte og skjulte dagsordener. Men lad nu det ligge.

Det fremgår, at der nu er indgået en aftale mellem Danmark og Tyskland, og dér kunne det jo være rart at vide, om den dansk-tyske aftale er identisk med de betragtninger, der er nedfældet i rapporten, eller om det er muligt at få den originale aftale tilstillet. Det vil jeg så spørge trafikministeren om.

Analysearbejdet skal foretages af en styregruppe med Trafikministeriets Femer Bælt-projektorganisation i formandsstolen. Rapporten fortæller ikke, hvem der ellers skal sidde i dette helt centrale organ. Kunne man måske få et svar på det? Men alene formandspositionen er yderst betænkelig. Regeringen har altså allerede etableret en projektorganisation, som selvfølgelig allerede i dag er gearet til at skulle gennemføre hele projektet. Kan man forvente en uvildig undersøgelse af sådan et organ? Næppe. En sådan projektorganisation vil selvfølgelig gøre alt for at beskytte sit projekt.

Hvordan kan ministeren garantere en tilstrækkelig uvildighed? Hvem vil han putte ind på de øvrige pladser i styregruppen? Kan Enhedslisten f.eks. tænkes at få en plads i sådan en gruppe?

Under sig har styregruppen en række arbejdsgrupper, som igen skal kunne trække på nogle ekspertgrupper, og det lyder vældig fint. Det gælder bare ikke de økonomiske undersøgelser; her er ingen arbejdsgruppe og ingen ekspertgruppe. Det er meget lidt betryggende. Hvorfor skal der være denne lukkethed omkring de økonomiske spørgsmål? Hvad er det for analyser, der ikke tåler dagens lys, men som skal holdes snævert i en ukendt sammensat styregruppe med Trafikministeriets Femer Bælt-projektorganisation i formandsstolen? Jeg håber, at også andre partier uden for regeringen kan se, at det ikke ser særlig betryggende ud.

Når man så kigger på, hvad de konkrete undersøgelser i rapporten skal omfatte, så er der tale om en fase 1 på halvandet års tid og en fase 2, som varer 2 år. Rapporten forventer, at resultaterne fra de to faser foreligger i 1998, altså om 2-3 år.

Rapporten beskriver en lang række forskellige undersøgelser, som skal gennemføres som led i disse to faser, men der indgår ingen økonomiske analyser af anlægs- og driftsomkostningerne. Først når hele undersøgelsesarbejdet er gennemført, går styregruppen ifølge rapporten i gang med de såkaldte øvrige undersøgelser, og her dukker så langt om længe de økonomiske risikoanalyser op. Rapporten beskriver dog intet om, hvad disse risikoanalyser skal omfatte, hvordan de skal gennemføres, eller hvornår de skal være færdige.

Man ønsker ikke fra regeringens side at tage denne diskussion, fordi man ved, at det slet ikke hænger sammen. Det er bevidst politisk manipulation af værste skuffe, og det ved man godt. Hvis der er noget, der bidrager til mistro til politikernes motiver, så er det lige netop denne måde at føre politik på, det vil jeg gerne understrege, ikke mindst i lyset af modstanden mod at sikre større offentlig indsigt og åbenhed om de store trafikprojekter.

Vi vil ganske enkelt ikke acceptere, at partierne her i salen vasker hænder, når der om nogle år skal tages stilling til hele projektet, og der ligger nogle politisk udarbejdede budgetter, og når der senere laves storvask, når budgetoverskridelserne på et projekt er en realitet. Det er her og nu, man som folketingsmedlem fastlægger