

[Margrete Auken]

dette hus argumenterede man overbevisende imod dette projekt. Der var ganske få, der gjorde noget andet, men det altovervejende indtryk er, at man frarådede det. Herinde blev det vedtaget med klar majoritet, hvis ikke ligefrem enstemmigt, hvad jeg tror det blev. Og siden da er det blevet vedtaget – jeg tror, det er 7 gange. Det tyder i sig selv på, at der er noget galt, siden det har kunnet bringes frem så mange gange, hvor folk har været anfægtet af dette mærkværdige projekt.

Hvis man går begrundelserne efter i forbindelse med de utallige vedtagelser, viser det sig, at der kun er én begrundelse: det er for sent. Det er det, der vender tilbage hele tiden: det er sket, man har sagt det, og nu kan man ikke lave det om. Det er klart, at for hver vedtagelse bliver det mere og mere for sent. Man spørger sig i første omgang: for sent i forhold til hvad? Det viser sig så, at det er for sent i forhold til folketingets ære, idet man herinde har den mærkelige forestilling om ære, at det skulle være noget særligt krænkende for æren at komme på bedre tanker.

Dette projekt er et rigtigt 1960er-projekt. Man forudså dengang – fordi man ikke var særlig god til at forudse – at trafikudviklingen på privatområdet ville blive helt kolossal. Vi var mange, der allerede på det tidspunkt vidste, at det kunne gå anderledes, men vi fik at vide, at vi var nogle underlige dommedagsprofeter, fordi vi mente, at det kunne blive lidt smådyrt med benzin og olie. Det har vist sig nu, at privatbilismen virkelig er for nedadgående – en tendens, der ser ud til at være holdbar, og som vi kun kan få vendt, hvis vi bærer os tilstrækkelig ufikst ad inden for DSB, sådan at vi jager folk væk fra de kollektive transportmidler, som de nu i øjeblikket foretrækker.

Et andet argument var dengang, at bekymringen for natur og miljø hos disse fredningsfolk osv. var noget kortsynet. Jeg erindrer, fordi jeg har læst det, at den konservative ordfører dengang sagde, at det netop var konservativ politik altid at føre motorveje gennem særlig naturskønne områder. En sådan holdning bør stå for sig selv.

De grunde, der i sin tid blev anført, holder stadig. Det er miljømæssigt og ressourcemæssigt en katastrofe, at man har vedtaget dette projekt. Fredningsmæssigt gælder naturligvis det samme.

Hvordan vil det komme til at gå? Hvilken vej vil bilerne køre, når vi nu får bygget den bro, fordi det nok skal vise sig, at de æresbegreber, jeg talte om før, viser sig at være holdbare? Det var engang sådan i en kommune, at man anlagde en park, men man anlagde ikke stier, for man ville først se, hvilken vej folk gik, og da alle stierne var trådt, anlagde man stierne bagefter, fordi man vidste, at dér ville de alligevel gå. Jeg kan forsikre jer for, at folk vil køre ad Storstrømsbroen, så meget som det overhovedet kan lade sig gøre, og at de kun, når de hører i bilradioen, at der nu er propper dér, vil tage den ret store omvej ad den anden vej. Det vil komme til at ligge som et spøgelse, et spøgelsesmanifest over dårlig planlægning og mærkelige forestillinger om ære.

Så er det anført som lokalt argument fra Lolland-Falster, at det vil gavne beskæftigelsen, men så vidt man kan se på de fremtidsplaner, der foreligger, er det ikke i særlig høj grad lokale, der vil blive beskæftiget, og jeg er lige ved at sige, at den oprydning, som man bliver nødt til, hvis man beslutter at standse det, nok vil give mere beskæftigelse.

Endvidere er det med rette anført, at der allerede er brugt mange penge, nemlig 180 mill. kr., og det er heller ikke til at komme uden om, at noget af det, der er ødelagt, er næsten uopretteligt ødelagt; det gælder først og fremmest de menneskelige tragedier, der altid opstår i forbindelse med hårdhændede eksproprieringer. Men der er også meget af det, der endnu kan oprettes: der ligger ikke asfalt på vejene; de broer, der står der, kan stå som monumenter, indtil man bliver flov over at se på sine skamstøtter; så kan man pille dem ned.

Det er en god regel, at man ikke skal sende gode penge efter dårlige. Der er mindst 1 mia kr. at spare, og det er i hvert fald mindst 1 mia kr., for vi får at vide, at det billigste af de tilbud, der er kommet, er på lige under 1 mia kr., og vi har ingen garantier for, at det beløb vil blive holdt; alt tyder på, at det er betydelig mere end 1 mia kr.

SF anbefaler meget, at dette ting udviser så megen ansvarlighed og ærekærlighed, at man stryger de 120 mill. kr. nu. Det er en af de besparelser, som vil blive ved med at kaste af sig i årene, der kommer.

**Maisted (FP):**