

[Margrete Auken]

fremskredent. Endelig er det rigtigt, at de lokale kommuner får store gener i relation til deres hidtidige planlægning, hvis projektet standses.

Til det første er at sige, at 200 mill. kr. immervæk er en slik i forhold til 2 mia kr. Man kan lige så godt sige, at det er billigt sluppet over for en bommert af det omfang. Da meget tyder på, at vi ikke har set enden på stigningen i prisen for selve anlægget, kan man sige, at besparelsen vokser dag for dag, medmindre man altså får skrevet den kontrakt under, så er det sket. Det ser ud til, at gennemførelsen kan blive en ulykke med indbygget fremtid, for slet ikke at tale om, hvad det fremtidig vil betyde i benzinudgifter, at omvejen skal køres – og for fuldt udtræk, hvis ikke også den så kostbare tid skal sættes til.

Til det andet argument – dette med, at man er kommet langt – vil jeg sige, at det er rigtigt, men skaderne kan genoprettes, og her og dér kan man måske oven i købet få fornøjelse af det skete. Ifølge oplysninger til finansudvalget vil en renovering koste 30 mill. kr. Landskabsplanlæggere bl. a. i Akademirådet stiller sig skeptiske over for prisen, men mener i øvrigt, at bruges der lidt mere fantasi og lidt mere indlevelsesevne, end det normalt er tilfældet, kan det oven i købet nå at blive fornøjeligt. Men koster det så også 30 mill. kr. oveni, så synes jeg stadig væk, vi er sluppet billigt. Og så bliver der vel i øvrigt en del mere lokal beskæftigelse end ved at køre videre.

Det tredje argument, nemlig kommunernes hidtidige planlægning, er klart det bedste. Den bliver naturligvis generet. Heroverfor er det altså, at man må afveje. Skal vi betale så mange penge og miljø og energi for at sikre en planlægning på den måde? Set i en stor, samfundsøkonomisk sammenhæng er valget trods alt ikke svært.

Er det for sent? Det underlige er, at næsten ingen – i hvert fald ikke i dette hus – gider forsvare det projekt mere. Og hvad ser vi nu forude? Et kæmpekostbart monument over elendig planlægning, en helvedesmaskine i vores trafikøkonomi. I hvert fald hvis finansudvalgsformandens ord skal stå til troende, bliver der ikke penge til meget andet. Den vil blive ved med at sluge penge. Noget tyder på, at udgifterne til selve projektet vil stige. Jeg vil spørge ministeren, om vi har

garanti for, at de tal, der indtil videre foreligger, holder. Det vil jeg meget gerne høre på et eller andet tidspunkt, for jeg har erindring fra udvalget om, at vi stod meget åbne over for det – sådan kan man vist sige det.

Jeg synes lige, vi skal lægge mærke til én ting til. Hvis det går som planlagt – og det er der ikke ret meget der gør i dette land – er det først i 1989, at broen skal forbindes med de øvrige motorveje. Det vil sige, at indtil da havner den i et net af småveje dernede. Vi kan få en gentagelse af skandalen fra Sønderjyllandsmotorvejen.

Jeg synes, at et af de fornemste tegn ved mennesker, der ikke kan beskyldes for galskab, er, at de kan lære af deres erfaringer.

Hvis man heroverfor f. eks. sætter Dansk Cyklist Forbunds bøn om 3.000 km cykelstier – som i hvert fald var et fornøjeligt initiativ – og spørger, om de er gale, kan de med samme ret sige til os andre: ja men det er jo det, I bruger af penge på ét eneste glansprojekt.

Det sidste voldsomme argument, der fremføres – det gjorde ministeren også her – synes jeg er et godt argument, nemlig Storstrømsbroens elendige forfatning. Herom er der helt klar enighed. Men da vi ingen steder har set, at der er planer om at nedlægge Storstrømsbroen – jeg vil i øvrigt gerne have at vide her, om der er planer om at nedlægge den eller forbyde biler på den – er der ikke noget, der tyder på, at vi slipper for en kostbar hovedreparation. Den synes jeg meget gerne måtte være med indbygget fremtid, det vil sige med udvidelse, for en af skandalerne ved Storstrømsbroen er jo, at den er så smal, at de store biler ikke kan passere hinanden. Jeg ved ikke, om det også indgår i planerne, at store biler fremover ikke må køre på Storstrømsbroen. Det ville nok være meget interessant for Mariboområdet at høre, for hele Lollandsområdet at høre, at de nu skal den anden vej rundt. Det er såmænd meget godt at få det dér klart også.

Argumenterne mod det såkaldte vingeprojekt har især været af trafikmæssig art. Vi har fået en række skrivelser mellem ingeniørerne, der står for det, og trafikministeriet, og det er hele tiden disse trafikprognoser, der bygges på. Men alting tyder på, i hvert fald vejdirektoratets egne prognoser, at vingerne snildt vil kunne klare trafikudviklingen, hvis der altså bliver en sådan, til den anden side