

Det er et projekt, som skal fortsætte frem til 2014, og det vil sige, at når man bliver færdig med det, er det nogenlunde på det tidspunkt, hvor der ikke længere er olie til at fremstille benzin til bilerne af, og så vil det kunne stå som et monument over tidligere tiders dårskab. Jeg synes, det er fantastisk velgennemtænkt.

Der har været nogle interessante betragtninger. Hr. Lidegaard nævnte, at projektet har sammenhæng med trafikforliget, og til det vil jeg sige, at hvis hr. Martin Lidegaard virkelig havde gjort sit arbejde godt nok i forbindelse med trafikforliget, havde han fået overført disse 628 mio. kr., som han nu vil give ministeren til at bygge endnu et stykke overflødig motorvej, til skinnereparationer eller bygning af dobbeltspor eller alle de andre påtrængende opgaver, vi alle er enige om skal løses for at få togtrafikken til at fungere.

Jeg håber, at bl.a. hr. Lidegaard vil være enig med mig i, at der er langt, langt større samfundsnytte i at bruge 600 mio. kr. på at få togtrafikken til at fungere effektivt end i at plastre et stykke af Jylland til med asfalt. Det håber jeg at alle kan se og være enige i, for sådan er kendsgerningerne jo: Hvis man måler samfundsnyttens af at bruge 600 mio. kr. på at asfaltere et stykke af Jylland og af at få togene til at køre effektivt på vort jernbaneanet, er der altså ingen tvivl om, hvor de penge gør størst gavn.

Så har der været en diskussion om afslutningen af projektet, altså den sidste strækning fra øst til vest for Silkeborg. Jeg synes, det var meget positivt med den klare tilkendegivelse, der kom fra hr. Martin Lidegaard om, at det bliver ikke med radikale stemmer, man lægger vejen over Gudenåen, men jeg hørte selvfølgelig også hr. Poul Andersens spørgsmål og hans melding om, at Socialdemokraterne i værste fald kunne finde på at indgå en aftale med den nuværende regering allerede inden næste folketingsvalg for på den måde at spille Det Radikale Venstre af banen. Jeg vil sige ganske stiltørdigt til hr. Poul Andersen, at det er nok ikke ligefrem den form for tillidskabende foranstaltninger, der lægger op til, at man danner regering sammen, men det problem må Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre jo løse indbyrdes.

Kl. 15.50

Jeg vil godt bede ministeren bekræfte, at man selvfølgelig ikke begynder at lave aftaler om linjeføringen, før man er færdig med de undersøgelser, ministeren har sat i gang. Så kan vi vel sove i nogenlunde tryk forvisning om, at den af-

tale, hr. Poul Andersen håber han kan opnå, inden valget udskrives, først vil komme efter valget, og dermed vil det veto, hr. Martin Lidegaard talte om, træde i kraft i forbindelse med dannelsen af en kommende SR-regering. Det var godt forsøgt af hr. Poul Andersen, men nej!

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er afstedkommet af hr. Keld Albrechtsens vurdering af, hvor meget det lykkedes at få med til jernbanerne i det forlig, der lige er indgået, og hvorfor i alverden det ikke lykkedes for Det Radikale Venstre at få afsat disse 628 mio. kr.

Jeg tror, hr. Keld Albrechtsen efter de mange år, hr. Albrechtsen har været i dansk politik, trods alt vil medgive mig, at det er jo som regel sådan i et forlig, at man netop bøjer sig imod hinanden. Man kan kalde det en studehandel, men man kan også sige, det er regulært, hvis man ønsker at fremme sin politik. Især når man kun har ni mandater, som vi har, må man, når man indgår i et forlig, nødvendigvis forsøge at sætte sit stærke præg på det, og vi føler, at det har vi fået gjort her.

Jeg kunne egentlig godt tænke mig at stille hr. Keld Albrechtsen et spørgsmål. Jeg er klar over, at en del af finansieringen af forliget ikke er Enhedslistens kop te, og det accepterer jeg. Det er helt reelt, det skyldes politiske forskelle. Men hvis vi lægger det til side og kigger på indholdet, er det altså sådan, at for en gangs skyld går to tredjedele af de penge, der indgår i forliget, til jernbanerne og en tredjedel til vejene. Vi har fået påbudt DSB's overskud til jernbanerne, vi har fået gennemført langt mere end tidligere, og jeg troede, Enhedslisten altid gik ind for noget, der går i den rigtige retning. Kunne man så ikke have stemt ja til dette forlig?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu ved hr. Martin Lidegaard jo godt, at indholdet af trafikforliget er det, som trafikministeren under alle omstændigheder var nødt til at gennemføre. Det var det absolut minimale, hvis togene overhovedet skal fortsætte med at køre, så det kunne hr. Martin Lidegaard have fået uden overhovedet at give nogen indrømmelser. Hvis ministeren ikke havde kunnet lokke hr. Martin Lidegaard til at være med i en finansiering, som var komplet uacceptabel, var ministeren blevet nødt til at lave den alligevel, men selv tage ansvaret for den, så uden at være direkte grov vil