

[Ministeren for offentlige arbejder]

Finansudvalget har stillet mig en række spørgsmål om en udbygning og udvidelse af den eksisterende bro, som jeg i sidste uge har besvaret udførligt. Gennemførelsen af et sådant projekt må imidlertid forudsætte opgivelse af motorvejen, og jeg finder derfor ikke anledning til her nærmere at gå ind på forslagene herom.

Jeg må efter det, jeg her har oplyst, henholde mig til folketingets gentagne beslutning om gennemførelse af det lille h som motorvej. Når det er sagt, skal jeg afslutningsvis føje til, at det således er regeringens hensigt at gennemføre licitationen vedrørende Farøprojektet.

**Margrete Auken (SF):**

Dette projekt har, lige siden det første gang kom på bordet i slutningen af 1960'erne, været genstand for voldsom diskussion. Fra begyndelsen fik man nærmest det indtryk, at der stort set ikke var andre, der for alvor gik ind for det, end folketinget.

Modstanderne af projektet fremhævede flere ting. Først og fremmest, at broen ville være en miljø- og landskabsmæssig skandale, idet den fræsede igennem noget af det sydlige Sjællands smukkeste natur. Herudover har man fremhævet, at projektet byggede på alt for voldsomme tal for biludviklingen, som om den bare ville fortsætte derudad. Det er blevet sagt, at dette projekt er en glansgave til bilismen: ingen cykler, ingen fodgængere, ingen tog, men biler.

Energikrisen gjorde sit til at sætte tåbelighederne i relief, for omvejen bliver som bekendt 7 km, og det er meget, når det ganges op med alle bilerne.

Endelig er der et argument, der er vokset i betydning i endnu hastigere takt, nemlig økonomien. Det bliver afsindig dyrt, dette her. Tallet 2 mia kr. nævnes nu med stadig øget hyppighed.

Modstanderne har hele tiden været bakket op af en række vigtige organisationer, hvori blandt jeg vil nævne Naturfredningsforeningen, fredningsstyrelsen, miljøstyrelsen, akademirådet og – for at det ikke skal være løgn – FDM.

Tilhængerne fejede i starten alle argumenterne af bordet ved at tale om manglende fremsynethed hos modstanderne. Når man ser, hvordan det er gået, er det svært at vide,

om man skal le eller græde over det argument.

Medens vi er ved kuriositeterne, vil jeg gerne lige nævne et andet fornuftigt argument, nemlig demokratiseringen af naturen. Jeg erindrer, at daværende trafikminister Kjeld Olesen sagde, at han syntes, det var så godt, at den natur, der tidligere havde været tilgængelig for ganske få, blev tilgængelig for de mange. Jeg ved ikke, om det var ham, der brugte udtrykket de vejfarende – det har altid været så bevægende – det betyder i dag dem, der farer ud ad vejene.

Man har snakket om egnsudvikling, og man har snakket om Møn. Det har været meget svært for os, der ikke bor dernede – det kan godt være, det er derfor – at forstå, hvorfor folk på Møn pludselig skulle begynde at køre den vej. Det er dog en betydelig omvej i forhold til den bro, de i forvejen har. Det gælder i hvert fald det meste af øen.

Egnsudviklingen er stadig væk det argument, som trækkes voldsomst frem, men spørgsmålet er, hvor meget det betyder. Overalt i verden viser erfaringen, at dér, hvor man bygger motorveje, dér, hvor man bygger broer, kan de lige så vel bruges til at køre den modsatte vej, således at det f. eks. bliver betydelig nemmere at skaffe løs arbejdskraft til, lad os sige Køge.

Beskæftigelsen er fremhævet, og her vil jeg godt én gang for alle have ministeren til at svare på, om Farøbroen nu skulle være blevet et beskæftigelsesprojekt. Det indtryk får man fra udtalelser forskellige steder. Man skulle tro det, eftersom det snart er det eneste argument, der endnu fremhæves med alvor.

Bortset fra disse argumenter har der næsten fra starten været to. Det ene lyder således: »Nu gider vi altså ikke diskutere det her mere.« Den groveste udgave af det var de samlede lokale borgmestres forholdsvis udemokratiske krav om at få standset det, de kaldte den skadelige diskussion. Det er godt, at folketinget dog ikke bøjer sig for den slags. Det andet argument, som også blev sat på skinner omtrent fra starten, var følgende: »Det er for sent.« Til dette er at sige, at for sent bliver det først, når kontrakten er underskrevet. Indtil da kan man afveje.

Det er rigtigt, at der hidtil er brugt mange penge – små 200 mill. kr., har vi fået oplyst – og det er også rigtigt, at arbejdet er langt