

[Margrete Auken]

af årtusindskiftet. Her tænkes på det billige projekt med en 3-sporet vejbane, hvor hvert spor er bredere end hvert af de nuværende 2 spor – det projekt, som samtidig giver en besparelse på i hvert fald over 1 mia kr.

Derudover synes jeg nok, det i denne forbindelse er værd at understrege, at den beskæftigelse, som de lokale fagforeninger med rette kæmper for, bliver mindst lige så god med vingeprojektet og altså meget, meget billigere.

På den baggrund og på baggrund af det, vi sagde før om DSBs udvikling, som jeg nok synes er det væsentligste, i hvert fald for socialistisk folkeparti, at tænke på, da det drejer sig om hele landets transportmulighed og ikke kun nogle bilisters i området, vil jeg gerne fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet folketinget pålægger regeringen først at skrive bindende kontrakter om Farøbroerne, når man har en samlet oversigt over udgifterne til den kollektive trafik, især DSB, går tinget over til næste punkt på dagsordenen.«

Tredje næstformand (Ove Jensen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Otto Mørch (S):

Jeg skal prøve på at få ordføreren for forespørgerne ned på jorden igen. Det er jo her, vi lever og skal fungere, selv om jeg godt ved, at ordføreren for forespørgerne også somme tider har en anden opgave.

Må jeg indledningsvis beklage, at vi endnu en gang skal debattere Farøprojektet her i tinget. Dette projekt, der er vedtaget ved lov i 1976, og som nu er i fuld gang, har jo været behandlet her i tinget op imod en halv snes gange. Jeg mener, vi skal passe på ikke at svække befolkningens tillid til, at vi kan træffe en beslutning, befolkningen, erhvervslivet og kommunerne kan have tiltro til og planlægge efter.

Det er ikke alene Farøprojektet, der har været endevendt utallige gange, mange andre store trafikprojekter har lidt samme skæbne. Måske har det noget med projekternes størrelse at gøre. Mindre vej- og baneanlæg bli-

ver vedtaget og gennemført uden store debatter, men er der tale om projekter over den magiske milliard, bliver vi åbenbart usikre. Jeg skal her blot som eksempel minde tinget om Storebæltsbroen, Øresundsforbindelsen, Saltholm og tunnelbanen i København, hvorimod mindre projekter som Lillebæltsbroen, Vejlefjordbroen og Sallingsundbroen blev vedtaget og udført uden de store indvendinger.

Baggrunden for forespørgslen i dag er vel nok den økonomiske situation, og jeg skal da heller ikke gøre landets økonomiske problemer mindre, end de er, men vi skal holde hovedet koldt, selv om vi skal spænde livremmen ind. I vores iver for at spare må vi ikke begå fejludstillinger og stoppe projekter, som er i fuld gang. Der er allerede investeret 200 mill. kr. i projektering, vejanlæg, broer og arealerhvervelser til Farøprojektet – investeringer, som overhovedet ikke kan bruges, hvis vi ikke får anlagt broen og de resterende vejanlæg mellem Udby og Ørslev.

Jeg vil kalde det en skandale, hvis vi stopper op nu. Der er eksproprieret 140 ha fra ikke mindre end 138 lodsejere. 2 landbrugsjendomme og 8 beboelseshuse er nedrevet. Der er anlagt 5 broer, 9 km motorvej og en dæmning mellem Farø og Bogø. Kun dæmningen kan bruges. Alle de andre anlæg må i givet fald fjernes, hvis ikke disse vej- og broanlæg skal stå som et monument over vores ubeslutsomhed her i tinget. Denne genetablering af landskabet vil formentlig koste ikke mindre end 30 mill. kr.

Hertil kommer så, at al planlægning i Storstrøms amtskommune og i de aktuelle kommuner siden vedtagelsen af projekteringsloven i 1970 for Farøbroerne er sket i tillid til en gennemførelse af dette projekt. Der er således ved Ørslev udlagt et stort industriareal, hvortil der er brugt 25 mill. kr. til arealbeløb, til byggemodning og hovedspildevandsanlæg. I det hele taget er Farølinjen indgået som hovedforudsætning for amtskommunernes regionplan, som nu foreligger efter 6 års arbejde. Hvis der overhovedet skal være nogen mening med dette regionplanarbejde, kan det ikke nytte, at vi opgiver en af de væsentligste hovedforudsætninger for hele arbejdet.

Jeg kan da godt forstå, at fru Margrete Auken ønsker at øge bevillingerne til den kollektive trafik og skære noget ned på vej-