

[Glensgård]

vi naturligvis overveje at fremsætte en sådan dagsorden.

(Kort bemærkning).

**Svend Erik Hovmand (V):**

Jeg skal ikke i en kort bemærkning gå ind i en argumentation om alle de uhyrligheder, som hr. Glensgård fremførte for et øjeblik siden, kun ganske stilfærdigt spørge formanden, om det er i overensstemmelse med forretningsordenen, at hans partifælle benytter udtrykket voldtægtsforbryder om en navngivne person, der ikke har mulighed for at forsvare sig fra denne talerstol. Personlig protesterer jeg i hvert fald kraftigt imod den slags ting.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Hr. Glensgård var vanen tro skarp i sin tale, måske også lovlig skarp. Jeg ved ikke, om jeg nærmer mig den samme forbrydelse, hvis jeg siger til hr. Glensgård, at det nok er korrekt, at der er et ordsprog, der siger, at mod tåber kæmper guderne forgæves, men at der også er et andet, der siger, at én tåbe kan spørge om mere, end ti vise kan svare på.

Men i øvrigt vil jeg gerne sige for at gøre problemet Glensgård færdigt i denne omgang, at når hr. Glensgård himler så meget op om dette med prisstigningerne, er han i den for ham behagelige situation, at vi kun kender den nye pris på det projekt, som der er arbejdet videre med efter, at folketinget besluttede Farøforbindelsen i 1976, hvorimod han jo ikke kender prisen for de andre projekter, som jeg forstår hr. Glensgård ikke helt vil afvise. Men det er vel troligt, at i hvert fald den side af prisstigningerne, der har at gøre med den almindelige omkostnings- og prisstigning i samfundet, også vil være gældende over for de andre projekter. Hvis jeg ikke tager meget fejl, skal der fra 1975 og op til nu på det beløb, som blev opgivet i 1976 i selve forslaget som værende på 1.190 mill. kr. for det totale Farøprojekt, tillægges ½ mia kr. i hvert fald alene på grund af pris- og omkostningsstigninger. Men det er jo let kun at regne med pris- og omkostningsstigninger på det projekt, man er imod, og så glemme det på de andre projekter.

Jeg skal ikke gentage, hvad andre har sagt som forsvar for den beslutning, der er truffet

om Farølinjen. Jeg mener, det var en korrekt beslutning, der blev truffet. Jeg synes, det er lidt trist, hvis man efter det arbejde, som er lagt i dette projekt – og det har været nævnt her – skulle fravige projektet og begynde på et andet, hvor man jo så i hvert fald til de samlede omkostninger ved den operation skal lægge de spildte beløb på Farøprojektet plus de ca. 30 mill. kr., man skønner der skal anvendes for at renovere det område, man har arbejdet i.

Jeg synes, det ville være en skamplet. Der ville være tale om en politisk skamstøtte, hvis man gik ud i dette forehavende.

Det, der undrer mig, er, at man fra SFs side – fru Margrete Auken – argumenterer meget stærkt imod projektet. Jeg hæftede mig ved, at ministeren i sin indledning var i tvivl om, hvorvidt SF ville stoppe eller udskyde; han efterlyste et svar, og det må SF jo give. SF og fru Margrete Auken argumenterer for et stop, men hun stiller dagsordensforslag om en udskydelse. Jeg synes, det er en lidt usædvanlig facon at arbejde på, men o.k.: nye folk, nye skikke.

Der er blevet sagt om projektet, at der er tale om en miljøskandale. Jeg mener, at fru Margrete Auken glemmer at karakterisere den situation, der vil opstå, hvis man forlanger, at den eksisterende trafik plus den tilvækst, der vil komme, fortsat skal føres ned igennem Vordingborg by og over den nuværende Storstrømsbro i udvidet eller ikke-udvidet tilstand. Jeg mener, der også i den forbindelse kan tales om miljøproblemer. Det synes jeg man glemmer.

Jeg synes også, at man, når man taler om den stagnerende udvikling i bilantallet, glemmer at analysere, hvad det er for en kategori af biler, der kører på vejene. Det fremgår helt tydeligt af den sidste statistik om biltrafikken, at selv om biltrafikken har været stagnerende fra 1978–79, er der trods alt tale om en betydelig stigning i omfanget af bus-transporter og store lastvognstransporter. Det bør fru Margrete Auken og andre tage med ind i betragtningen, navnlig når de taler om miljøproblemer i forbindelse med denne sag. Det vil nemlig sige, at vi står over for en udvikling af biltransporten, som vil forstærke de miljøproblemer, man har igennem Vordingborg by og ned over den gamle bro i dag.