

[Margrete Auken]

holdt op med at handle om den generelle trafiksituation i Danmark, om vores motorvejsnet, om trafikikkerheden og om beskæftigelsen, for skulle bare et enkelt af disse hensyn tilgodeses anstændigt, var akkurat Farøbroerne den post, man skulle hente pengene fra.

Alt det handler sagen da heller ikke om mere. Nu drejer den sig alene om troværdighed, ikke sådan en almindelig daglig slags troværdighed, men alene noget om at udvise standhaftighed i fastholdelse af sine dumheder, vise sin immunitet over for argumenter, demonstrere, at man står fast på, hvad man har sagt, om så alt omkring én udvikler sig anderledes end beregnet. Det var på denne baggrund bevægende at høre hr. Otto Mørch beskrive, hvordan alt vaklede herinde. Man forstod nu, at grunden til, at dette skal køres igennem, er, at der dog er ét sted, hvor regeringen står fast på, hvad den har sagt hidtil.

Af sådanne løjerlige grunde må vi nu opleve, at selv om trafikministeriet skal spare sig helt i bund, så skal de broer gennemføres, og det uanset om de bliver dyrere og dyrere og dyrere. Ministeren for offentlige arbejder søger frejdigt om penge og aftaler med sine regeringsfæller – med socialdemokratiet og med de radikale, og hvad andet godt og ansvarligt man har forbundet sig med – hvordan der kan skæres i de øvrige trafikposter. Her bemærker man, at en hel række vejanlæg udskydes. Nogle af disse anlæg er temmelig overflødige, men ingen af dem i en grad som Farøbroerne. Mange ville betyde en betydelig forøgelse af trafikikkerheden, så ud over hvad det kommer til at koste bilismen af gener – og det ville måske være til at leve med – vil det også koste betydeligt i menneskeliv.

Blandt besparelserne mærker man sig også, at der på anlæg af cykelstier skal spares 10 mill. kr. For den pris, Farøbroerne koster, kunne man anlægge 3.000 km cykelsti, men hvem interesserer sig for blodbadet på vore veje? Det er åbenbart en omkostning, man må leve med; ikke så meget pylreri her, hvor de store, stærke mænd skal hurtigt frem i verden.

Af selv samme grund skal der også skæres i DSB. Omkring disse besparelser har røgmasserne været ekstra massive, fordi selv trafikministeren må have haft en fornemmelse af, hvor idiotisk det var at skære ned her.

Men det kan lade sig gøre at få tallene frem, og det viser sig, at DSB havde bedt om – jeg erindrer, at ministeren læste ønskesedler op for mig i februar – 670 mill. kr. i 1979-priser, det svarer til 775 mill. kr. i 1980-priser inkl. moms, for at kunne klare en stigning på 25 pct. inden for de næste 3 år på DSB. Nu hører vi, da vi endelig fik det tal frem, at de får 95 mill. kr. det første år, altså en reduktion på 2/3, men det er jo også kun kvinder og børn, der bruger sådan noget, så det kan vi godt se bort fra. Derudover erindrer man sig eldriftens nedskæring. 15 mill. kr., dette geniale store beløb sparer man ved at udsætte eldriften et år.

Enhver kan forvisse sig om, at den meget dårlige standard, der i øjeblikket er i togene på grund af overbelægning, kun bliver værre de næste mange år, medmindre folk igen holder op med at køre i tog – så bliver der naturligvis også mere brug for den ellers nyteløse Farøbro. Ud at brænde benzin af i dyre biler til skræk og rædsel for alle dem, der ikke færdes bag jernpanser.

SF vil naturligvis gøre, hvad vi kan, for at dette beslutningsforslag skal komme igennem. Selv om det er selve linjeføringen over Farø, som vi helst så bremset – grundene herfor er utallige og har været fremdraget før – er vi naturligvis også interesseret i at medvirke til at begrænse skandalens omfang gennem diverse indskrænkninger i projektet, så der kan blive bare lidt flere penge til den trafik, der handler om at transportere og beskytte levende mennesker. Hellere en lille og billig Farøbro uden biler end en stor og dyr uden biler – det er jo det, valget i givet fald kommer til at dreje sig om.

Dræbye (RV):

Den radikale folketingsgruppes flertal har været og er modstandere af Farøprojektet, og vi vil derfor uanset de formelle indvendinger, der er blevet gjort, støtte fremskridtspartiets forslag, som indebærer en udskydelse af gennemførelsen af projektet. Vi mener, at Farø er udtryk for en fortidig trafikpolitik og er ude af trit med de økonomiske realiteter.

Jeg skal gøre et par enkelte bemærkninger yderligere til argumenterne, og her vil jeg især pege på, hvad hr. Svend Erik Hovmand sagde. Han mente, at det var af hensyn til trafikikkerheden, vi skulle gennemføre Farø-