

[Dræbøje]

nogen forskel på det, jeg har sagt i dag, og det, der blev udtrykt ved afstemningen dengang, eller det, der blev udtrykt ved afstemningen i sidste folketingsperiode, hvor den radikale gruppe som helhed gik imod Farø. Der er altså ikke nogen forskelle at grave i på det punkt.

Det kan der måske nok være i forhold til VKR-regeringen, men forskellen mellem os, dvs. flertallet i den radikale gruppe, og ministeren, er den, at vi har opdaget, at der er gået 10 år, siden VKR-regeringen sad, og at der i disse 10 år er sket ret så meget. En af de væsentlige ting er, at forudsætningerne om den forventede trafik på Farølinjen er ganske anderledes, end de var for 10 år siden, og det kunne nok motivere, at man tog projektet op til overvejelse. Derfor synes jeg ikke, man skal gøre en dyd af, at man har fastholdt et standpunkt i 10 år, når det i øvrigt er sådan, at forudsætningerne er ganske anderledes.

Men jeg kan så ikke nære mig for at lige at konstatere, at en væsentlig del af debatten jo er foregået imellem nogle af dem, der normalt gør sig til talsmænd for at være sparehelte. Jeg synes, der er grund til at sige til de mange sparehelte, især dem fra venstre og de konservative, at man får nu ikke nogen medalje af at forsøge både at blæse og have mel i munden; det er nærmest et røgslør, man får ud af det.

Glensgård (FP):

Trafikministeren lagde op til at give 2 svar, og når trafikministeren lægger op til at give et svar, er man altid lutter øre, men ministeren sagde så: det svar bliver, at jeg ikke ønsker at give noget svar, og det er selvfølgelig også et svar. Trafikministeren ville ikke svare hr. Dohrmann på, om det var således, at de, der ville stemme for at føre Farøprojektet igennem i den nuværende form, også stemte for at udskyde den sønderjyske motorvej i 2 år. Så skal jeg for et øjeblik prøve at lege trafikminister og prøve at give et svar som trafikminister, og det er specielt til hr. Sønderby. Hvis man gennemfører det Farøprojekt, der er lagt op til nu, agter ministeren at gennemføre besparelser på i alt 244,5 mill. kr. på vejkontiene. Dette betyder følgende for motorvejsanlæggene – og jeg citerer:

»Skovby–Christiansfeld udskydes fra 1983 til 1985.«

Når jeg giver dette svar som en art fungerende trafikminister, er det kun, fordi jeg læser det op – jeg har det med hjemmefra – det er nemlig ministerens eget svar til folketingets finansudvalg. Jeg håber, ministeren undskylder mig, at jeg her har overtaget hans svarjob bare for et kort øjeblik.

Så vil jeg godt sige til trafikministeren, som jo ellers nok kan slå sig for brystet som en flad frederikshavner, at man bliver nu altså ikke mere populær af at føre et forkert projekt ud i livet. Trafikministeren har nedlagt et socialdemokratisk fejlprojekt, nemlig Saltholm, og det var ganske udmærket. Trafikministeren skulle også have mod til – og han har jo både styrke og korpus til det – at gå i den socialdemokratiske folketingsgruppe og sige, at Farøprojektet er et prestigeprojekt, et fejlprojekt, uanset om det måtte være VKR, der har begået startfejlen. For jeg kan da vel blive enig med ministeren om, at meget af det, der blev grundlagt i VKR-tiden, har været til skade for samfundet. Hvorfor skulle denne ene ting, at VKR-regeringen startede Farøprojektet, nu pludselig være noget, som der skulle stå en særlig glorie omkring? Jeg håber, trafikministeren vil se i øjnene, at det ikke er rimeligt.

Så skal jeg endelig til trafikministeren sige, at han har husket ret: fremskridtspartiet vil færdiggøre motorvejsanlægget i Sønderjylland. Det er ikke specielt, fordi hr. Dohrmann bor der, men fordi der er megen trafik ned igennem Sønderjylland, ned til vore EF-handelspartnere.

Trafikministeren har også husket rigtigt med hensyn til, at vi vil gøre et projekt færdigt i Vejle. Det hænger lidt sammen med, at der på det tidspunkt manglede omkring 27 m midt på Vejlejordbroen, og vi syntes helt ærligt, det var rimeligt at få de sidste 27 m med, således at vi dog kunne komme uden om Vejle.

Men jeg skal da også gerne sige til trafikministeren, at jeg har været imod, at man byggede den pågældende bro, men når man nu er gået så vidt og har ofret så mange penge, vil jeg også mene, det er rimeligt at ofre de sidste 27 m på Vejlejordbroen.

Hvis det lykkes trafikministeren at komme igennem med Farøprojektet og vi i 1982 står og mangler de sidste 14 m af Farøbroen, skal