

[Alfred Hansen]

man i tillid hos befolkningen, og det ville jo være ganske forfærdeligt. Jeg er naturligvis enig i, at der ikke må skabes grobund for en tillidskrise mellem politikerne og befolkningen, men tillidskrisen opstår, mener jeg, ikke ved at erkende, at man én gang har begået en fejl, men ved, at man fortsat fremturer i noget, der er forkert; det er her, problemet er. Derfor synes jeg, at man måske kunne rette op på en eventuel tillidskrise ved at erkende, at grundlaget for Farøprojektet ikke længere er til stede.

Vi har en energikrise, vi har høje olie- og benzinudgifter, og det er jo ellers det, som regeringen gang på gang klynger sig til, når den skal finde en argumentation for, hvorfor det går så dårligt. Alligevel har man til hensigt at bygge Farøprojektet, selv om vi ved, at privatbilismen vil stagnere, ja, endog har tendens til at falde.

Jeg synes, det er et dårligt forretningsmæssigt princip, at man påbegynder en hel del, f. eks. vejanlæg, uden at gøre det færdigt. Vi står i den situation, at man ikke engang har den sum penge, man nu vil bruge, og at man altså agter at låne pengene. Hvorfor så ikke anlægge et forretningsmæssigt princip og sige: det, vi nu engang har påbegyndt, det gør vi færdigt, i hvert fald til det tidligere fastlagte tidspunkt og gerne lidt tidligere, så vi kan få den maksimale effekt af de motorveje, som er påbegyndt.

Det er jo ikke sådan, at Farøbroen er påbegyndt; der er brugt et par hundrede millioner kroner til forskellige vejanlæg, som nok i nogen udstrækning kan bruges alligevel. Derfor er det, der skal tages stilling til her, om man vil have en skamstøtte til 200 mill. kr. – og det kan vi beklage – nemlig ved de eksisterende vejanlæg, som er bygget til Farøprojektet, eller om man vil fortsætte med at fremture i tidligere fejl-dispositioner, nemlig skabe en skamstøtte til 2.000 mill. kr. i stedet for 200 mill. kr. Det synes jeg der er god grund til at gøre opmærksom på her i sidste fase inden afstemningen.

Jeg håber, at partierne vil lægge bort deres partidisciplin, sådan at forstå, at de enkelte medlemmer får mulighed for at stemme efter deres overbevisning. Et stort flertal i retsforbundets folketingsgruppe mener, at det er forkert og nationaløkonomisk uansvarligt i vores nuværende økonomiske situation og med udsigt til dalende personbiltrafik at sæt-

te Farøprojektet i gang, og det er nu, der skal siges nej. Derfor vil jeg kraftigt opfordre til at stemme for beslutningsforslag nr. B 129.

**Knud Lind (FP):**

Jeg skal indledningsvis sige, at jeg vil være glad, hvis den sidste taler vil fortælle folkettingen, hvor mange år det er siden han sidst har kørt over Storstrømsbroen og bemærket den trafik og lastbiltrafik, der er der.

Jeg skal kort meddele folkettingen, at jeg ikke kan gå ind for forslaget om at trække aktstykket tilbage; jeg kan altså ikke gå ind for fremskridtspartiets flertalsindstilling. Nu må der bygges en bro. Det er mit indtryk, at befolkningen og erhvervslivet på Lolland-Falster ikke kan være tjent med, at brobyggeriet bliver udsat i det uendelige. Jeg havde gerne set, at man fra starten havde valgt den billigere Masnedølinje, men det har folketingets flertal ikke ønsket. Farøbroen har været til debat ca. 8 gange, og det er ikke nogen pryd for folkestyrets handlekraft. Terningerne er med andre ord kastet. Jeg vil håbe, at de, som skal bygge broen, er mere handlekraftige end folkettingen, for ellers får vi aldrig nogen bro.

**Glensgård (FP):**

Til lykke, hr. minister! Det ser jo ud, som om det er lykkedes at fuldføre den socialdemokratiske idépolitik: at gennemføre et prestigeprojekt, som er alt, alt, alt for kolossalt. Som tidligere ordførere har sagt: et projekt, der kan klare 60.000 biler i døgnet, skønt der inden for de næste 100 år ikke er nogen mulighed for, at vi kommer op på 60.000 biler i døgnet ned over Storstrømmen. Men til lykke, fordi det jo er konsekvent socialdemokratisk politik, at selv om man har begået en fejl, skal den køres helt ud; vi skal ikke stoppe på nuværende tidspunkt.

Det er naturligvis beklageligt, at man ikke allerede på nuværende tidspunkt vil erkende, at en skamstøtte til 200 mill. kr. dog trods alt er billigere end en skamstøtte til 2 mia kr., og det er jo det, der er tale om med Farøprojektet. Man kunne bygge en ny bro i Masnedølinjeføringen, eller man kunne udvide den eksisterende Storstrømsbro for et beløb, der lå i storrelsesordenen 800–900 mill. kr. Det er bekræftet ved flere lejligheder, bl. a.