

[Horn.]

miske og det menneskeligt miljømæssige, mener jeg, at det er en fornuftig linje, der her er valgt, selv om jeg skal erkende, som jeg her har givet udtryk for, at selve trafikøkonomien, hvad dette afsnit angår, umiddelbart taler imod min og mit partis principielle ønske om at opnå den største nyttevirkning. Men dette minus er ved siden af de fordele, som jeg her har påpeget, den pris, som jeg mener vi må være villige til at betale, for at vi kan få den bedst mulige urbanisering af de forskellige egne af landet, hvor staten griber ind ved havnebyggeri, vejplaner, jernbaner osv.

Jeg kan med disse betragtninger anbefale forslaget til velvillig behandling.

Fanger: Vi har jo mange både små og store trafikproblemer at løse i den kommende tid. Rundt om i landet kan man ikke forstå, at mange af dem ikke allerede er løst. Det gælder f. eks. broen til Mors, som jo blev vedtaget for snart mange år siden. Det gælder broen til Als, som ikke mere kan tage trafikken, og det gælder store dele af motorvejen i Jylland osv. Men selv om vi ikke skal i gang med en ny motorvej i Sydsjælland og på Falster og en ny Storstrømsbro fra Sjælland til Falster foreløbig, så er det nødvendigt at få den projekteret og fastlagt, selv om der eventuelt går 10 år eller mere, inden den er udført.

Der har i det udvalg, som har arbejdet med problemerne, været forslag om forskellige linjer, og selv om linjen over Farø både er den dyreste og er 5-6 km længere end den nærliggende ved siden af den gamle bro, så løser dette forslag samtidig et trafikproblem i Sydsjælland, på Møn og på Falster, herunder, som hr. Horn nævnte det, forbindelsen til Gedser, der måske kan kræve en større trafik fremefter. Det løser et problem, som en bro ved siden af den nuværende ikke vil løse. Det er samtidig den teknisk set bedste løsning, og det vil blive en smuk tur at køre på denne bro; rent principielt er jeg tilhænger af, at motorveje og andre trafikåre føres igennem smukke landskaber, som den største del af befolkningen ellers ikke ville få at se.

Det konservative folkeparti går ind for projektet, og vi vil med interesse følge arbejdet i trafikudvalget.

Holmberg: Ja, der er jo ingen grund til at lægge skjul på, at hver gang vi drøfter trafikpolitik i folkettingen — og under begrebet trafikpolitik hører jo meget — er der mange ting, vi er enige om. Vi er alle sammen enige om, at vi gerne skulle have en billig, en effektiv og en hurtig transport; vi er også enige om, at vi skal have planlægning både på det korte og det længere sigt, og vi forsøger naturligvis hver gang at foretage en gennemgang af de forskellige sektorer og de forskellige projekter, som vi jo har mange af. Vi har veje, broer, jernbaner, havne, lufthavne og de særlige københavnske problemer, og jeg erkender, at de er også store. Endvidere har vi pligt til, så vidt det er muligt, at prioritere de forskellige opgaver, og det prøver vi også at gøre. Det må også være vor opgave til enhver tid at forsøge at vurdere, hvad vi har råd til, hvad vi også gør.

Jeg er imidlertid helt sikker på, at på trafikens område kan vi nemt komme bagefter, og det er meget store investeringer, det drejer sig om. Men vi er da i hvert fald på et område, hvor vi ved at vi altid har dækning, selv om vi må konstatere, at vejudgifterne efterhånden er kommet op på 2,5 milliarder kr. årlig. Det er store beløb, som kommer ind fra dem, der bruger vejene. Det er jo velkendt.

Så kunne man måske spørge, om de ret brede bemærkninger egentlig kommer forslaget ved, men det mener jeg de gør, netop når vi har dette forslag til første behandling. Det drejer sig om projektering af en fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende vejanlæg. Ifølge forslaget ønsker man bare en bemyndigelse til ministeren til at foretage en projektering; det er altså ingen anlægslov, men anlægsloven kommer senere. Det er simpelt hen meningen med denne førstebehandling. Det, vi står over for, er ret beskedne beløb til projekteringen. Det er jo over 3 finansår først 4 mill. kr. og så 2 gange 5 mill. kr., men til det beløb må vi så regne med at skulle lægge ca. 423 mill. kr., og det er endda med prisniveau 1968. Hvad beløbet bliver, når projektet engang er færdigt, er der ingen der ved, det kan vi bare gætte på; at det ikke bliver billigere, er vi jo klar over.

Men forslaget bygger på det rigtige. Det er et led i en større sammenhæng, og det