

[Holmberg.]

gælder jo altså den planlagte sydmotorvej fra København til Rødby. Endvidere er jeg overbevist om, at det er rigtigt og nødvendigt med bygning af en ny bro. Den nuværende Storstrømsbro blev jo åbnet i september 1937. Den er smal, bare 5,6 m; det er vistnok det samme som den nuværende Lille-Bæltsbro. Men så er der grund til i dette tilfælde at gøre opmærksom på, at trafikken over Storstrømsbroen stadig væk kun er ca. det halve af trafikken over den eksisterende Lille-Bæltsbro. Men det vil også være et godt stykke tid, inden den bro, som det er meningen at bygge, er en realitet, måske omkring 1980. Jeg mener, det er rigtigt, at vi giver ministeren denne bemyndigelse til at lade foretage projektering og til forberedelse og sikring af disse anlæg. Og så er der ingen grund til her ved første behandling yderligere at gå i enkeltheder, men der er mange ting, som er oplagt stof til udvalgsarbejdet.

**Bilgrav-Nielsen:** Der er en lang række ting, der taler for, at den vejstrækning, ministeren beder om bemyndigelse til at projektere, er den rigtige ud af de 4 forslag, som betænkningen vedrørende problemet har peget på. Det er f. eks. indlysende, at en Farø-linje ikke i samme omfang som de to andre foreslåede, Orenæs- og Masnedø-linjerne, vil berøre byudviklingsområderne i Vordingborg. Det er også indlysende, at Farøforslaget må kunne få egnsudviklingsmæssig betydning, og jeg mener også, at det er klargjort dels igennem betænkningen, dels også ved anvendelse af almindelig sund fornuft, at strækningerne vest om Vordingborg, altså Orenæs-linjen og Masnedø-linjen, vil give nogle problemer, navnlig vedrørende Vordingborgs besejlingsforhold. Der er altså en række ting, som synes at være klare plusser ved den foreslåede linje.

Der er nok en anden ting, som kan fremhæves som en betydelig faktor, der trækker i en lidt anden retning, nemlig den noget større anlægsudgift, som folketinget til sin tid får præsenteret; 27 mill. kr. dyrere bliver den af forslaget omfattede linje end Orenæs-linjen, og hvis man vurderer det over en årrække, så vil den længere strækning betyde en samfundsøkonomisk fordyrelse. Men jeg mener, at alt taget i betragt-

ning må man vist skønne, at det er et rimeligt valg, der er foretaget.

Jeg vil dog mene, at et udvalgsarbejde må kunne føre til en større afklaring, end forslaget giver; navnlig har jeg bemærket, at det ret omfattende bilagsmateriale, som følger forslaget, nok må betegnes som værende måske overvejende negativt i forhold til det forslag, der er forelagt. Jeg har bemærket — hvis jeg må gøre den måske lidt spydige bemærkning — at visse af de amtsråd, der har udtalt sig, ikke var særlig vel fremmødt. Men jeg tror trods alt, at forslaget er et godt udgangspunkt for en bred diskussion, og jeg ønsker, at vi får en sådan diskussion. Jeg har navnlig lagt mærke til, at det af ministerens fremsættelsestale fremgår, at vejnævnet, jeg ved ikke, om det har været imod, men det har i hvert fald haft en noget anden opfattelse, forstår jeg, end ministeren har. Men det må vel være muligt i trafikudvalget at få at høre vejnævnets udtalelser om det pågældende projekt.

Det nævnes i forslaget, at udgifterne ved projekteringen skal afholdes over 3 finansår — det sidste finansår skulle være 1972-73 — og det foranlediger mig til at spørge, om ministeren har til hensigt at få forslag om anlæg frem omkring 1973-74, eller om ministeren betragter dette anlæg som værende et, der ligger længere ude i fremtiden. Jeg er i hvert fald sikker på, at dette er et vigtigt forslag; det er vigtigt, at visse linjer fastlægges. Det er også vigtigt, at man, når linjerne er fastlagt, sikrer, at de kan fastholdes. Vi har jo for nylig, da vi behandlede socialdemokratiets forslag om en ændret linjeføring omkring Engstrand Allé, set, hvordan det kan gå, hvis man ikke håndhæver de regler og bestemmelser, der skal sikre, at linjer ikke ødelægges af bebyggelse og anden udvikling.

Til slut vil jeg gerne give udtryk for, at vi betragter dette forslag som et godt forhandlingsgrundlag. Jeg håber, ministeren er indstillet på, at vi endevender sagen i folketingsudvalget, og at vi tager udgangspunkt i den betænkning, som ligger til grund for forslaget, og som jo er ret omfattende. Dernæst vil jeg gerne give udtryk for, at det i det radikale venstre er et stort ønske, at vi får en egentlig og omfattende debat om trafikplanlægningen, om prioriteringen af de