

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Hanne Budtz): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanlæg.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 125) findes i tidenden sp. 4027, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1621).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling satte til forhandling under ét.

Horn: Også her har der i udvalget været enighed om at gennemføre forslaget, således som det er fremsat. Man vil af bilagene se, at udvalget har beskæftiget sig med nogle af de problemer, som blev rejst ved førstebehandlingen. Et af de væsentlige spørgsmål, som også har givet anledning til nogen omtale i pressen, er linjeføringen, hvor Forenede Danske Motorejere over for udvalget har givet udtryk for, at de af trafikøkonomiske grunde måtte være betænkelige ved ikke at vælge Masnedølinjen. Når man fra Lollands side, navnlig fra Vestlollands side, er lidt betænkelig og hellere havde set, at man fulgte Masnedølinjen, må man ikke glemme, at den del af storamtet har stadig væk den nuværende vej til rådighed, og den kan de få til deres egen rådighed, den dag man bygger motorvejen; de får altså en væsentlig fordel her, som rigeligt opvejer de ønsker, som de ikke kan få opfyldt efter det, der her er foreslået.

Problemet om den naturfredningsmæssige side af sagen har også været nævnt igen, og dette forhold har også været omtalt i pres-

sen. Jeg vil gerne understrege, at der i høj grad er tale om selve landskabsbilledet, og jeg er temmelig sikker på, at alle, der er naturelskere og navnlig vil se på landskabsbilledet, må erkende, at det ville være fuldstændig skandaløst, hvis man placerede en bro til i nærheden af den bestående. Det ville i den grad være en lemlæstelse af landskabet i området, som ingen naturelsker vil kunne tolerere.

De to andre linjer er der indvendinger imod, men ikke anderledes end at de er accepteret fra naturfredningssiden. Jeg vil også gerne her pege på, at jeg tvivler på, at der er noget sted, hvor man har bygget amtsveje eller statsveje i de sidste 25 år igennem naturskønne områder, hvor man i dag vil påstå, at en sådan vej har ødelagt noget naturmæssigt.

Der må også være anledning til at pege på en ting, som er fremme i disse dage, hvor vandrerbevægelsen holder sit 50 års jubilæum, nemlig at hvis man vil have menneskene til at se de naturskønne områder — det må jo være hensigten med det, at det er menneskene i almindelighed, der skal se naturen, og så i øvrigt videnskabsmændene i særdeleshed visse steder, hvor der er mere eller mindre faste ting at undersøge — hvis man vil have, at menneskene skal se denne natur, som vi værner om, så må vi også skabe mulighed for, at menneskene kan komme derud, og når vandrerbevægelsen nu har konstateret gennem flere år, at det med vandringer bliver lidt småt efterhånden, hvorfor vandrerhjemmene også står til rådighed for motoriserede, som skal ud at se naturen, så kan jeg ikke se rettere, end at der ingen skade er sket. Tværtimod giver vi mulighed for, at den danske befolkning og andre, som kommer i området, kan nyde vor skønne natur, som der her er tale om.

Som nævnt ved førstebehandlingen må vi ikke glemme, at omkring år 2000 er det et par millioner mennesker, der bor heroppe i Københavnsområdet, som har brug for at komme til skov og strand. Da vil der måske blive brug for en motorvej til, alt efter hvordan menneskenes adfærd er til den tid, det ved vi ikke så forfærdelig meget om. Vi ved bare med hensyn til bilen efter de erfaringer, vi har fra Amerika, hvor de er 25-30 år foran os, at det ser ikke ud til, at forholdet mellem mennesket og bilen er forandret i de sidste