

[Ole Hovmand.]

toratets rapporter bliver Farølinjen ikke alene en betydelig omvej for Næstved- og Vordingborgtrafikken over Storstrømmen og trafikken til og fra Lolland, den bliver også en omvej til og fra Nr. Alslev, Nykøbing F., Marielyst og Gedser, dvs. for hele Lollands og for næsten hele Falsters befolkning.

Da finansudvalgets formand, hr. Lysholt Hansen, så sent som den 16. oktober 1974 i Folketingstidende hævdede direkte usandfærdigt, at Farølinjen er en kortere vej til Berlin, har han en stor medskyld i, at denne linje ikke for længst er frafaldet af en række saglige grunde.

Der er dog flere tankevækkende omstændigheder forbundet med fastholdelsen af Farølinjen, ikke mindst den, at Storstrøms amtsråd den 15. september 1975 enstemmigt indstillede følgende til trafikminister Niels Matthiasen:

»Storstrøms amtsråd har drøftet den af vejdirektoratet i august måned 1975 udsendte rapport vedrørende Sydmotorvejen fra Bårse til Saksøbing, heri en ny fast forbindelse over Storstrømmen.

Amtsrådet finder, at de oplysninger, rapporten indeholder om anlægsomkostninger og trafikøkonomiske beregninger, ikke adskiller sig så meget fra de oplysninger, der findes i betænkningen fra 1969, at der på dette grundlag er motivering for at ændre den stilling til vejens og broens linjeføring – over Farø – som folketinget tog i 1970.

Amtsrådets standpunkt er derfor stadig, at den vedtagne 4-sporede motorvejsforbindelse fra Bårse til Saksøbing med broer i tilsvarende bredde over Storstrømmen og over Guldborgsund bør gennemføres, og at det bør ske, så snart det er muligt.

Skulle folketinget under hensyn til den økonomiske situation og de store trafikopgaver, der skal løses andre steder i landet, ønske en etapevis gennemførelse af anlægget, er amtsrådet rede til at gå ind i drøftelser herom og til at lade amtskommunens teknikere medvirke ved en nærmere fastlæggelse af etaperne, således at de midler, der stilles til rådighed, udnyttes på en måde, så man får de størst mulige forbedringer med hensyn til trafikikkerhed og trafikafvikling.

Man må dog bestemt fraråde, at der gennemføres etapeløsninger af en sådan art, at de ikke senere kan indgå i et 4-sporet motorvejs-

anlæg, der stadig må være målsætning for den endelige udbygning.

Amtsrådet må dog allerede nu understrege, at man anser tilvejebringelse af en ny bro over Storstrømmen som den absolut vigtigste og mest påtrængende etape.«

Det anbefaler dog ikke Farølinjen med et eneste ord. Tværtimod er det saglige indhold i dets indledende indstilling dette, at vejdirektoratets rapporter ikke adskiller sig meget fra hinanden. Med andre ord overlader amtsrådet det til folketinget at afgøre, hvorvidt dets valg af den over 200 mill. kr. dyrere og dårligere Farølinje i 1970 var rigtigt, eftersom den nye rapport stort set bekræfter den gamle rapportens beregninger.

Det må siges at være et tankevækkende indhold af amtsrådets indledende indstilling, når trafikminister Kresten Damsgaard i 1974 fandt det ønskeligt at få folketingets beslutning i 1970 taget op til en nyvurdering ved at bestille den nye undersøgelse i sagen.

Men endnu mere tankevækkende er de to vigtige afsnit i Storstrøms amtsråds indstilling til en mulig etapevis gennemførelse af anlægget, eftersom det står klart nu, at folketinget på grund af den økonomiske situation kun har villet tage stilling til en etapevis løsning. Amtsrådets tre saglige hovedkrav til en sådan løsning er følgende: de størst mulige forbedringer for trafikikkerheden, de størst mulige forbedringer for trafikafviklingen, en ny bro over Storstrømmen som den absolut vigtigste og mest påtrængende etape i projektet.

Sammenholdes disse tre hovedkrav med de saglige slutninger om trafikikkerhed og trafikafvikling i vejdirektoratets rapport, og ser man på kortet over de mulige linjeføringer og mulighederne for at tilslutte den prioriterede etape, den nye Storstrømsbro, til det eksisterende eller ikke-eksisterende vejnet, viser det sig saglig ubestrideligt, at amtsrådets indstilling til en etapevis gennemførelse af anlægget bedst kan opfyldes ved valg af Masnedølinjen.

Det kan betyde alvorlige gener for erhvervslivet og dermed for beskæftigelsen i hele Storstrømsamtet med en sådan omprioritering af Farø-Bogø-vejen og nedprioritering af Rønne-Bårse-vejen i de kommende år, med andre ord at man udsættes for omvejskørsel over Farø på 180 mill. kr. om året i den periode, der ligger op til år 2000. Desuden vil det gavne vor vaskende valutabalance, hvis Masnedølinjen-