

[Jørgen Frederiksen]

slag, fordi det næsten er identisk med det lovforslag, som tinget med et meget stort flertal forkastede for ikke engang et år siden.

Jeg har naturligvis altid respekt for, at andre har en mening, der er anderledes end flertallets, men når der er tale om en beslutning, truffet af disse ting flere gange, som ministeren har sagt, af de dimensioner, som der her er tale om, og byggende på grundige forarbejder, er det klart, at forudsætningerne skal være næsten totalt bristede, hvis man skal omgøre en sådan beslutning.

Om forslagsstillerne virkelig mener, at forudsætningerne er så fundamentalt ændret i forhold til tidligere beslutninger, har jeg meget svært ved at gennemskue. Det fremgår af bemærkningerne, at det er fremkomsten af vingeprojektet, det foreliggende lovforslag bygger på, og det har ministeren ikke alene mundtligt i dag, men også skriftligt klart og med en saglig dokumentation taget afstand fra.

Der er vel også grund til at minde om, for det første at beslutningen om Farølinjen bygger på meget langvarige og grundige tekniske forundersøgelser, og for det andet at hele dette kompleks har været genstand for en meget omhyggelig politisk udvalgsbehandling og besigtigelse, en besigtigelse, der mundede ud i, at folketinget pålagde ministeren at gå frem med et forslag, der gik på Farølinjen.

Det er klart, at under hele dette forarbejde har dels folketinget, dels teknikere vejet fordele og ulemper ved de forskellige linjeføringsforslag meget nøje op mod hinanden. Der er således tale om et særdeles velovervejede beslutningsgrundlag fra et meget stort flertals side og ikke en afgørelse, der er gået efter princippet ælle-bælle-mig-fortælle.

Det er klart, at i tillid hertil har såvel amtskommunale som kommunale myndigheder og vel også det private erhvervsliv disponeret videre i deres planlægning. Ikke mindst i spørgsmålet om hele regionplanlægningen og kommuneplanlægningen var en væsentlig betingelse for det videre arbejde, at man fik fastlagt en eller anden overordnet linjeføring.

Hvis man derfor ville ændre denne linjeføring i dag på så spinkle præmisser som dem, der her er tale om, ville det være at trække tæppet væk under fødderne på samtlige offentlige og private instanser i det pågældende område. Der må allerede på nuværende tidspunkt være investeret ikke så få millioner

kroner i det forberedende planlægningsarbejde og også i projektering, penge, som ville være smidt ud i den blå luft, hvis dette forslag blev vedtaget, som jeg allerede har nævnt, på så spinkelt et grundlag, som jeg mener der her er tale om.

Når man dertil lægger, at arbejdet i marken allerede er begyndt, vil enhver kunne se de uhyggelige konsekvenser, dette forslag kunne få ikke mindst for beskæftigelsesproblemet på kort sigt.

Det er da klart, at når vi behandler sager af denne art – og der er jo enighed om i folketinget, at der skal gøres et eller andet nede i området – vil der formentlig aldrig kunne opnås 100 pct. enighed om, hvilken linjeføring der skal være. Der er da også til os alle kommet en række protester fra såvel organisationer som enkeltpersoner, der fremfører nogle synspunkter, der for mig at se ikke indeholder noget nyt i forhold til de synspunkter, der er indgået i debatten også forud for den endelige beslutning. Men det er klart, at uanset hvilken linjeføring man ville træffe beslutning om, ville man ikke kunne undgå protester. Det ville også være tilfældet, hvis vi ændrede den i dag.

Jeg kan derfor ikke gå ind for lovforslaget på min gruppes vegne. Vi mener, at den trufne beslutning er truffet på et velovervejede grundlag, og må derfor afvise det foreliggende forslag.

Svend Erik Hovmand (V):

Det lovforslag, som vi her har til behandling, indeholder to elementer. For det første spørgsmålet om at ændre linjeføringen fra Farø-til Masnedølinjen og for det andet forslaget om at sætte vinger på den 40 år gamle Storstrømsbro. Jeg skal kort beskæftige mig med begge disse elementer.

Først dette med at ændre linjeføringen. Jeg vil gerne sige, at den linjeføring, som nu er valgt, er ikke valgt tilfældigt. Den er valgt, som det er fremgået af tidligere indlæg, på grundlag af et meget omfattende udvalgsarbejde. I 1970 og i 1972 besluttede folketinget uden stemmer imod, at det skulle være Farølinjen. Oliekrisen gjorde, at venstres trafikminister dengang, Kresten Damsgaard, fandt det rimeligt at undersøge projektet på ny og undersøge, om det var rimeligt at fastholde dette projekt.