

[Svend Erik Hovmand]

Det resulterede i en omfattende rapport. Folketingets trafikudvalg var efter at have fået rapporten på en besigtigelse, og i 1975 indstillede trafikudvalget, at man trods oliekrise og trods ændrede forhold fastholdt Farølinjen. I 1976 blev anlægsloven vedtaget, og i 1977 fik vi her i folketinget et forslag om at ændre denne anlægslov, et forslag, der var fremsat af fremskridtspartiet. Dette forslag fik heller ikke ret stor tilslutning i tinget.

Vi har altså i 7-8 år meget grundigt behandlet denne linjeføring, også efter de nye tal fra oliekrisens indtræden, og fundet, at vi den til trods burde fastholde Farølinjen. I 1977 i efteråret begyndte de første ekspropriationer, anlægsarbejderne på land er i fuld gang, de første broanlæg på land, dæmningsarbejder osv. er påbegyndt.

Hvad var så grunden til at vi fandt, at Farølinjen var den rigtige? Ja, der var mange. Det var et spørgsmål om at lukke op for en udvikling på Sydsjælland, på Møn og på Nordfalster. Det var et spørgsmål om at sprede trafikken, at sikre en trafikspredning mellem to linjeføringer, dels den gamle Storstrømsbro, dels en ny over Farø. Det var et spørgsmål om at friholde Vordingborg og andre bysamfund. Det var et spørgsmål om at friholde en række større erhvervsvirksomheder, SEAS, Orehoved, og andre kan nævnes, og det var et spørgsmål om en bedre sikkerhed. Alene det, at man har to broer, giver jo en større sikkerhed, ikke alene fordi man opnår en trafikal spredning, men også i større katastrofelignende tilfælde. Endelig var det et ønske om at sikre en løsning for fremtiden, en løsning, der kunne holde generationer frem i tiden.

Det er klart, at der var nogle ulemper. Naturgenerne er nævnt og den 6,7 km længere vej, men det er jo sådan, at vi mange steder omkring vores bysamfund laver omkørsler, og her har vi et eksempel på en omkørsel, der ikke er ret meget længere, end omkørsler er i mange andre tilfælde. Også når vi taler om motorvejsstrækninger har vi mange eksempler på, at de ikke er anlagt efter en lige lineal. Vi kan nævne som eksempel, at hvis man skal køre fra København til Korsør eller fra Guldborg til Rødbyhavn, så kører man også her en omvej, der har en tilsvarende længde. Jeg tror ikke, at der nogen steder er tvivl om, at man, da man planlagde disse

projekter, planlagde dem på den rigtige måde.

Forbruget af landbrugsjord har været inde i debatten, og det har naturligvis optaget os i udvalget. Vi har undersøgt spørgsmålet, og de oplysninger, vi har fået, siger, at der ikke er større forskel på forbruget af landbrugsjord, hvad enten man valgte den ene eller den anden linjeføring, og antallet af berørte lodsejere var også det samme. Prismæssigt set var der heller ingen nævneværdig forskel på de to projekter, og derfor fandt vi, at når der fra lokal side i amtsrådet og blandt de berørte kommuner var så klart et flertal for at fastholde Farøprojektet, så burde det ske.

De projekter, vi nu har fået lagt på bordet med de såkaldte vingeprojekter, har vist sig ikke at være billigere; til gengæld er de teknisk set meget betænkelige. Det er spinkle projekter. Alene den kendsgerning, at tunge transporter ikke kan køre på vingernes yderkanter, viser, hvor spinkelt et projekt det er. Trafikkapaciteten er meget kort, ganske få år, og det vil sige, at hvis vi gik over til disse vingeprojekter, ville vi, få år efter at de var færdige, alligevel skulle bygge en helt ny bro.

Valget står altså mellem, om vi skal nøjes med et spinkelt projekt, som hverken DSB eller vejdirektoratets folk tør anbefale, som koster det samme, og som har en tvivlsom kapacitet, eller vi skal fortsætte det projekt, der allerede er påbegyndt, som støttes af erhvervslivet, de berørte kommuner og amtsrådet, og som både kommuner, amt, erhvervsliv og mange private har disponeret efter i tillid til, at et klart flertal har stået bag i årenes løb.

For venstres gruppe er dette valg ikke svært. Det er klart, at der ved ethvert trafikprojekt kan være delte opfattelser, og det er klart, at disse opfattelser naturligvis også gør sig gældende, når det drejer sig om politiske partier, men jeg vil gerne her slå fast, at venstres gruppe med enkelte undtagelser står fast på beslutningen om Farølinjen.

#### Lowzow (KF):

Når vi har disse store anlægsopgaver, er der vel ikke noget unaturligt i, at der gang på gang, næsten indtil projektet står færdigt, vil komme forslag om ændringer og nye ting. Der kan heller ikke ses bort fra, at der for de interesserede parter er meget store økonomi-