

[Ole Henriksen]

ske problemstilling, kan man sige, at de folkevalgte måske ikke helt har baggrund i befolkningen for at gennemføre det projekt, som hedder Farølinjen.

Det er først og fremmest de almindelige miljø- og landskabsmæssige problemer, som jeg synes er en væsentlig hæmsko for Farølinjen. Samtidig er der de 7 kilometer, eller hvor mange kilometer det er, længere at køre, og det giver unødvendig omkørsel for den transittrafik, der hovedsagelig vil blive tale om ned mod Rødby eller på hele strækningen.

Endelig er der spørgsmålet om beskæftigelse. Der ligger ikke dokumentation for det, men jeg tror det, og vi vil godt have undersøgt i udvalget, om ikke antallet af beskæftigede vil være det samme ved udvidelse med vingeprojektet som ved at bygge den nye bro.

Det kan godt være, toget er kørt med hensyn til projektering, ekspropriationer og alt det, der er sat i værk dernede, men vi må altså stadig væk sige, at man ikke er kommet længere, end at der kan ændres på disse planer. Der er ikke ofret de millioner kroner, som ville gøre os betænkelige ved at ændre på den nuværende linjeføring.

Fuglsang (DKP):

Når jeg og kommunisterne er medforlagsstillere til dette forslag om at ændre den ganske rigtigt vedtagne linjeføring, så er det for vores vedkommende ikke noget nyt. Vi har også tidligere foretrukket Masnedølinjen fremfor Farølinjen, og dertil kommer dette nye projekt, som mere og mere bliver inddraget i debatten.

Når vi har haft den indstilling, vi har haft, og altså mener, at der var alle mulige grunde til at overveje de nye planer, der er kommet, så skyldes det, at vi også har tænkt over problemerne. Når vi i hvert tilfælde foretrækker en meget grundig undersøgelse af den nye plan, så er det ud fra synspunkter, som efter vor mening også burde interessere – og sikkert også vil gøre det – og tiltale finansministeren. Det, jeg har kunnet læse ud af tallene, er, at det nye projekt betyder en billigere linjeføring, ikke alene i anlægsudgifter, men også med hensyn til fremtiden, hvor det trods alt i disse energifattige tider må betyde

noget med de 6 km, som Masnedølinjen er kortere, sammenlignet med Farølinjen.

Når vi har taget dette standpunkt, så synes jeg også, at vore synspunkter burde interessere landbrugsministeren, som jo kæmper mod rovdrift og misbrug af vor gode landbrugsjord, og som givet ikke kan synes om, at betydelige dele af Sydsjællands udmærkede jord forsvinder og delvis belægges med cement, uden at man i og for sig kan se, hvem der har særlig gavn af det. Ministerens kollega miljøministeren kan i hvert fald næppe synes om det, for han har påtaget sig den ædle opgave at påse, at når der planlægges, også med hensyn til vejføringer, så sker det for at skabe de bedst mulige betingelser for befolkningens trivsel og for naturværdier, hvor der er muligheder for rekreation og friluftsliv. Netop med hensyn til Farølinjen er det jo påpeget, bl. a. af naturfredningsinstanser, at den vil virke nok så ødelæggende med hensyn til naturen, med hensyn til historiske og rekreative områder.

Jeg har også set en bemærkning, som jeg formener måtte interessere handelsministeren, nemlig at Masnedølinjen er at foretrække af hensyn til sejlads og af sikkerhedsmæssige hensyn.

Jeg synes altså på mange, mange måder, at denne Masnedølinje er at foretrække. Dels på grund af det, man vidste før, dels på grund af det, man ved nu, bør man tage projektet op til ny overvejelse. Jeg ved, det kan være svært at overvinde sig selv og ændre en truffen beslutning, men står der ikke et eller andet sted, at den, der overvinder sig selv, er større end den, der indtager en stad? Og når nu argumenterne for at overvinde sig selv efter min mening er så gode, så behøver man ikke at skamme sig over det.

Bolvig (RV):

Det er uhyre svært at afgøre, hvilken forbindelse mellem Sjælland og Falster vi bør foretrække. Der er kommet nye, velunderbyggede forslag frem om en udvidelse af Storstrømsbroen, forslag, der, hvis oplysningerne passer, let burde kunne overbevise selv de mest overbeviste Farølinjetilhængere.

Men passer disse nye oplysninger? Vil det være billigere og hurtigere at gennemføre vingeløsningen? Vil det give mere beskæftigelse, og vil det fremme egnsudviklingsbe-