

[Alfred Hansen]

medlemmer, som havde lyst til at støtte dette projekt? Jeg håber og tror det, og jeg forventer en god og saglig behandling i udvalget, hvor vi må finde frem til et eller andet, der kan droppe Farøprojektet.

Måske skal vi bygge vinger på. Venstres ordfører, hr. Svend Erik Hovmand, sagde, at vingeprojektet ikke vil kunne bære den tunge trafik. Ja men så må vi da lade den tunge trafik køre på den nuværende bro og lade den lette trafik køre ude på vingerne. Hvis man tvivler på, om fundamentet kan bære vingeprojektet, så må man selvfølgelig skaffe sikkerhed for, om det kan. Endelig kunne man da bygge vingeprojektet af letmetal, som vil billiggøre projektet og kunne bevirke, at vingeprojektet kunne færdiggøres på et tidligere tidspunkt. Måske kommer der under udvalgsarbejdet helt nye synspunkter frem; man kunne måske forestille sig en toetages bro, hvor man lader den tunge trafik køre på den nuværende bro og så bygger en etage ovenpå, hvor den lette trafik kan køre. Hvad ved man?

Spørgsmålet er, og det er det afgørende, om vi alle i udvalget er villige til at drøfte disse forhold seriøst. Der er mange og vægtige argumenter for, at vi bør udfolde alle bestræbelser og al god samarbejdsvilje for at få ændret dette.

Tyroll (VS):

VS har ved alle tidligere behandlinger af forbindelseslinjerne ved Storstrømmen taget afstand fra den Farølinje, som blev vedtaget. Derfor er det klart, at vi stadig væk er modstandere af denne linjeføring, og at vi er medforslagsstillere til det forslag, som altså nu foreligger til behandling.

Vi har fremhævet, at projektet om en motorvejsforbindelse over Storstrømmen er baseret på en bevidstløs fremskrivning af et trafikbehov baseret på privatbilismen. Det er også det, ministeren i dag refererer til, når der siges noget om, hvad det er for et trafikbehov, man skal kunne tilfredsstille i fremtiden, og at man derfor skal fastholde denne forbindelseslinje over Farø. Det er ikke noget, vi umiddelbart vil tilslutte os. Alt taler for, at det ikke vil være muligt at fastholde den udbygning af privatbilismen, som man blot fremskriver, og som er basis for, at det

skal være en motorvejsforbindelse, der skal gå over Storstrømmen.

Alle tal siger, at når man går fra den kollektive transportform med tog over til biltransportformen, så sker der en femdobling af energiforbruget pr. person, og det er nok en væsentlig ting at tage med i overvejelserne midt i en udvikling, hvor energiressourcerne ser ret begrænsede ud. VS ønsker i stedet en udbygning af den kollektive trafik og en bedst satsning på den kollektive trafik. Jeg har også forstået her omkring nytårsskiftet, at der var nogle tanker fremme hos ministeren om, at det var den vej, man skulle gå, og det er også hørt i forbindelse med andre debatter herinde, trafikpolitiske redegørelser osv., fra socialdemokratiets side, at det var den vej, man ville gå. Men alligevel er det altså denne bevidstløse fremskrivning af privatbilismen, som er basis for de forbindelseslinjer og de transportformer, man ønsker sig.

Alle argumenter for Farølinjen er baseret på privatbilismen, uanset om det drejer sig om lastbilkørsel eller personvognskørsel. Også problemer med den tunge transport tages med ind i billedet her, i stedet for at man f. eks. gik længere i retning af en opprioritering af den kollektive togtrafik og mulighed for at afvikle den tunge transport ved hjælp af tog, hvad der selvfølgelig kræver planlægning af DSBs aktiviteter for at kunne tilfredsstille de behov, der måtte være.

VS har også, når vi har diskuteret disse ting, fremhævet, at der er andre investeringer, vi hellere vil medvirke til. Vi har peget på ting som boligbyggeri, institutionsbyggeri m. m., væsentlige forbedringer af den sociale service i stedet for de nedskæringer, vi til stadighed er vidne til, samtidig med at man altså blot ser til over for privatbilismens udvikling og vil stimulere den.

En lang række andre væsentlige argumenter har været fremført mod Farølinjen, de er også nævnt i dag. Den beslægtet omkring 20 ha mere jord end en Masnedøforbindelse. Samtlige organisationer i området, der varetager naturfredningsinteresser, har vendt sig imod Farølinjen og fremhævet, at denne linjeføring vil forulempe et rekreativt område på en måde, som findes helt uacceptabel. Også trafikøkonomiske betænkeligheder har været fremhævet, netop fordi Farølinjen giver 6-7 km længere transportvej end Mas-