

[Ole Hovmand]

fordi linjen ikke føres igennem, men kræver, at man benytter de eksisterende landeveje.

For 14 år siden blev første etape af Fugleflugtslinjen gennemført. Den skulle hurtigst føres videre, men der er intet sket siden. Det kan forventes, at Storebæltsbroen vil være en realitet inden Farøbroens afslutning, og trafikpresset på Fugleflugtslinjen vil derfor forsvinde og dermed begrunde, at den ikke bliver ført helt igennem. Resultatet vil derfor være en manglende tilskyndelse til at føre Fugleflugtslinjen helt igennem, og den vil henstå som et monument over manglende forudseenhed. Kan man derimod skabe et flertal for en ændret linjeføring, så vil det eksisterende vejanlæg kunne benyttes i forbindelse med Masnedøbroen.

Vælges det i bemærkningerne nævnte forslag II fra firmaet Ludvigsen og Milling Nielsen, så kan der skabes en fuldt dækkende løsning over vandet frem til år 2000. I den mellemliggende periode vil vejnettet på begge sider af broen kunne udbygges til fuld motorvejskapacitet.

Det vil så i år 2000 være muligt at afgøre, om trafikpresset, hvis Storebæltsbroen er gennemført, vil være så stort, at en ny motorvejsbro i 4 spor ved siden af den gamle, eller i 2 spor, hvis man supplerer den gamle bro, bliver aktuel. Regnestykket for denne udbygning foreligger i et brev fra Ludvigsen og Milling Nielsen af 9. januar 1978 til udvalget om offentlige arbejder. Besparelsen vil på grund af rentebesparelse på de udskudte kapitalinvesteringer andrage 670 mill. kr., vel at mærke med en helt ny bro i Masnedølinjen i år 2000, hvilket indtil nu ikke er blevet afvist. I disse beregninger er ekstra kørselsudgifter ved omvejen over Farø endda ikke medregnet.

Trafiksikkerhedsmæssigt vil der også være en fordel ved det 3-sporede projekt, idet risikoen på den 3-sporede bro rigeligt opvejes af den ekstra omkørsel på 6,7 km over Farø. Den påståede fordel for Østfalster og Møn vil ikke kunne opveje den ulempe, som påføres Lolland.

Et meget væsentligt argument for at udbygge den gamle bro er de store problemer, der i de senere år har vist sig med betonkonstruktioners holdbarhed. Ved udbygning af den gamle bro, som er en stålbro, vil man give forskningen tid til at løse betonbroers

holdbarhedsproblemer, inden man eventuelt bygger en 4-sporet bro i beton.

Trafikministeren havde en del argumenter imod en ændret linjeføring, og jeg har specielt hæftet mig ved kapacitetsspørgsmålet. Det ligger således, at vejdirektoratets forudsætninger, de, der kaldes B, er lavet i overensstemmelse med PP II, dvs. før oliekrisen indtrådte, og ifølge det skulle vi nå en kapacitet eller en benyttelse af broen på 20.000 biler på årsdøgnbasis. Så kom oliekrisen, og man har så lavet – det kan man læse i vejdirektoratets rapport fra 1975 – en forudsigelse A. Den viser, at kurven i år 1990 flader ud og konstant ligger på 14.000 biler om året.

Det, trafikministeren nu henholder sig til, er, at siden den direkte oliekrises afslutning har man i årene 1974, 1975 og 1976 haft en stigning på kurven. Det, man gør, er, at man ekstrapolerer for 3 års stigning efter en voldsom nedgang. Denne linje trækker man lige op i luften, og ud fra dette kommer man frem til nogle tal om, at broen ikke vil have tilstrækkelig kapacitet i år 2000, og at kapacitetsforøgelsen fra 20.000 biler ved den gamle bro til 25.000 biler ved den nye bro vil være spist op i løbet af 5–10 år.

Akademiet for de tekniske Videnskaber har beregnet, at bilparkens vækst vil være maksimalt 46.000 biler om året. Ifølge PP II skulle den være 58.000, og ifølge vejdirektoratets rapport fra 1975 skulle den være 40.000. Det vil sige, at de reelle tal skulle ligge nærmere prognosen for 1975, der siger, at kurven flader ud i 1990, og at den holder sig på 14.000 biler. Lad den bare stige lidt; der er langt fra de 12.000 biler i dag til de 25.000 biler, som den nye 3-sporede bro kan tage, hvad ministeren også er enig med os i vil være tilfældet.

Over for hr. Svend Erik Hovmand vil jeg gerne fremhæve, at disse særlig tunge transporter, der bliver omtalt, drejer sig om særdeles tunge transporter, og det drejer sig ikke engang om de brede transporter, som i dag er et problem på Masnedøbroen. Jeg synes, det er meget morsomt, at vi skal trække disse ting frem, for jeg mener ikke, at det kan være noget, landet har råd til at tage hensyn til, når det kun er særdeles tunge transporter, som eventuelt kunne flyttes op på jernbanen og køres over. Det er store tal, vi regner med, og vi behøver ikke forkæle erhvervslivet på Lolland-Falster på den måde, at der