

[Ole Hovmand]

ikke skulle være visse problemer ved at befinde sig dernede.

Hvad angår Møn og Østfalster, tror jeg ikke, der vil ske nogen som helst udvikling i disse områder.

Det må være hr. Svend Erik Hovmand bekendt, at der sker en forøget brug af jordressourcer ved Farøprojektet, og at dette ikke kan være i særlig god overensstemmelse med partiet venstres jordpolitik. Hr. Svend Erik Hovmand har selv fremsat et forslag om arealindvindingsarbejder, beslutningsforslag nr. B 34, men det kan jo være, at intentionerne om at lave Farøbroen skyldes den sidste sætning deri, som lyder:

» . . . samt andre samfundsmæssige hensyn som f. eks. forbedrede trafikforhold ved at gøre mindre øer landfaste.«

Det er måske Farø, det drejer sig om her.

Jeg fæstede mig ved, at hr. Lowzow sagde: jeg tror, vi har fået den fulde sandhed. Jeg håber, vi får den under udvalgsarbejdet.

Hr. Ole Henriksen var positiv. Det takker jeg for. Den forøgede beskæftigelse vil falde på et tørt sted på skibsværftet i Nakskov.

Hr. Bolvig var positiv med hensyn til genbrug af den eksisterende bro; jeg vil håbe, at hr. Bolvigs personlige argumenter, som han fremførte her, vil overbevise tvivlere i hans eget parti.

Hr. Tyroll forudså privatkapitalismens endeligt og dermed den individuelle transports. Det gør ikke så meget, vi er uenige om disse ting, når bare vi er enige om det projekt, som her foreslås.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Ole-  
sen):**

Jeg skal knytte et par mere saglige bemærkninger til forskellige af de ting, der har været fremført.

Hr. Langsted spurgte mig, om motorvejene dernede var dimensionerede til 120 km/t. Hertil må jeg svare: det er ikke mit bord. Som bekendt traf vi principbeslutning om, at de fremtidige motorveje, det lille h, skal bygges som det, vi kalder smalle 4-sporede motorveje, dvs. med en profil af 26 m, men spørgsmålet om, hvorvidt de trafikikkerhedsmæssigt er dimensionerede til den ene eller den anden hastighed, må justitsministeren afgøre.

Hr. Ole Henriksen havde forskellige kommentarer, som jeg vil gøre et par bemærkninger til. For det første hævdede han, at vingeprojektet ikke er undersøgt til bunds. Den bemærkning kan jeg faktisk ikke acceptere. Da de to ingeniører fremsendte deres første forslag til denne vingeløsning, sagde jeg, at vi ikke bare skal affærdige forslag fra forskellige mennesker i dette samfund. Jeg bad derfor vejdirektoratet tage kontakt med disse to ingeniører og gå deres projekt igennem for at se, om der kunne være gode ideer deri, vi hidtil havde overset. Jeg ved fra det arbejde, der så blev udført, at der meget hurtigt måtte komme ikke bare ét, men adskillige ændringsforslag, fordi man opdagede, at der rent teknisk var forskellige ting, som slet ikke harmonerede med virkeligheden.

Jeg vil også gerne føje til – uden at jeg ønsker at benytte denne talerstol til at polemisere mod nogen, der ikke kan svare herfra – at de to ingeniørers specialområde just ikke er det, det drejer sig om her, nemlig at bygge broer. Men vi skal være fordomsfrie, og jeg vil gerne sige til hr. Ole Henriksen, at det har vi været her. Vi har gået det hele igennem med teknikerne, og det kan ikke nytte noget, at man bagefter siger, at det er kedeligt, resultatet ikke passer ind i éns egen forestillingsverden om, hvordan det bør være.

Jeg vil også gerne føje til, at jeg tog direkte kontakt med amtet, fordi jeg fandt, det var nødvendigt, at man afholdt et møde i Storstrøms amtsråd, og jeg opfordrede direkte til, at vejdirektoratets teknikere og de to ingeniører kom til stede og argumenterede for og imod. Af grunde, jeg ikke kender, meldte de to ingeniører afbud til dette møde. Man skulle tro, der havde været mulighed for, at bare én af dem kunne være til stede og argumentere, men ingen af dem kom altså. Som bekendt fastholdt amtsrådet den holdning, at Farølinjen var den eneste løsning – bortset fra to medlemmer fra fremskridtspartiet, der heller ikke gik ind for denne linjeføring, forrige gang man havde sagen på dagsordenen.

Hr. Ole Henriksen siger, at det, vi skal vælge, er den 4-sporede vingeløsning. Nu vel, men dermed har hr. Ole Henriksen altså også sagt, at vi skal vælge en løsning, der er betydelig dyrere end Farølinjen. Jeg vil meget gerne vende tilbage til udvalget med argumentationen for, at den 4-sporede løsning med nødvendige vejtilslutninger koster 1,9