

[Forsvarsministeren]

Hovedparten af det deltagende personels indsats var frivillig. Ikke-frivillig indsats vil blive kompenseret ved afspadsering.

Til *ministeren for offentlige arbejder* (13/6 79) af:

Ole Henriksen (SF):

»Vil ministeren stoppe det igangværende projekt og anlægsarbejde til en ny Farøforbindelse, således at folketinget på ny kan tage stilling til projektet?«

(Spm. nr. 1082).

Begrundelse.

Projektet koster ca. 2 mia. kr. i 1977-priser, og der er indtil nu forbrugt ca. 100 mill. kr. Det vil således stadig være muligt at spare adskillige hundrede millioner kr., hvis man vælger at bygge den nuværende Storrømsbro ud med det såkaldte vingeprojekt, som er udarbejdet af civilingeniørerne Ludvigsen og Milling Nielsen.

Besvarelse (19/6 79):

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Folketinget har adskillige, ja, mange gange, på et grundlag der beskriver alle fordele og ulemper ved de forskellige muligheder, haft lejlighed til at tage stilling til spørgsmålet om videreførelsen af Sydmotorvejen fra Rønnede til Saksøbing, og man har hver gang fastholdt Farølinjen, ligesom man har fastholdt, at der skal være motorvej på hele strækningen.

Sidste gang sagen var for i tinget, var i foråret 1978, hvor et tværpolitisk forslag – med baggrund i de såkaldte vingeprojekter – om flytning af Sydmotorvejslinjen til en linje over Masnedø blev forkastet med et stort flertal.

Arbejdet er nu i fuld gang – der er forbrugt 155 mill. kr. til forundersøgelser, projektering, ekspropriationer og anlæg samt bundet for 20 mill. kr. i kontrakter, ligesom 6 konsortier efter anmodning siden april 1979 har arbejdet med udregning af tilbud på de to Farøbroer. Kommunerne har siden 1970 planlagt i tillid til Farølinien, og en flytning af linjen vil betyde en forsinkelse med aflastningen af den nuværende smalle bro i ca. 3 år.

Det er ikke rigtigt, at det vil være billigere at flytte linjen til Masnedø. Et tilsvarende projekt over Masnedø koster ca. det samme som over Farø, nemlig ca. 1.600 mill. kr., og vingeprojekterne, der har væsentlige sikkerhedsmæssige og trafikafviklingsmæssige gener, er dyrere endnu, hvis man også her, som folketinget har bestemt, skal have motorvej på hele strækningen.

Det er rigtigt, at der bliver tale om en mindre forøgelse af brændstofforbruget for bilisterne ved en Farølinje fremfor en Masnedølinje. Dette har imidlertid været folketinget bekendt, og at der kunne blive energiproblemer og højere priser på energi, har man da også været klar over.

Der er således ikke noget grundlag for at standse projektet nu.

Til *statsministeren* (13/6 79) af:

Ole Henriksen (SF):

»Mener statsministeren, at det fortsat bør være regeringens politik at gennemføre Farøprojektet?«

(Spm. nr. 1083).

Begrundelse.

Farøprojektet viser nu helt klart at blive en fejl disponering af format: store landskabelige værdier vil blive ødelagt, projektet er mere end dobbelt så dyrt som andre foreliggende løsninger, og projektet er 7 km længere end andre løsninger og vil koste såvel samfund som bilister et helt unødvendigt forbrug af brændstof. Det vil svare til, at statsministeren hver dag kører frem og tilbage mellem Borgbjergvej og Christiansborg via Nørrebro Runddel.

Besvarelse (19/6 79):

Statsministeren (Anker Jørgensen):

Jeg kan henholde mig til ministeren for offentlige arbejders svar på et tilsvarende spørgsmål fra hr. Ole Henriksen.

Til *miljøministeren* (14/6 79) af:

Ernst Schmidt (FP):

»Hvorfor vil miljøstyrelsen ikke undersøge grundvandskvaliteten ved gamle lossepladser, når der må være stor sandsynlighed for, at man vil kunne konstatere, om grundvandet