

**Ordføreren for forslagsstillerne (Tove Jørgensen) (DKP):**

Man kan jo ikke sige, det har manglet på smukke ord til invalidepensionisterne i denne debat, men jeg føler nu mest trang til at citere et gammelt ordsprog, der siger: »Mens græsset gror, dør horsemor«, for det er nok det, der nærmest er tilfældet her.

Jeg er da glad for, at socialministeren er enig i, at det er et problem, der bør løses, og for, at vi får tilsagn om, at det vil blive taget op i forbindelse med pensionsreformen. Men jeg synes alligevel, det er mærkeligt, at man ikke vil være med til at løse de presserende problemer, der er for den gruppe, der her er tale om, når man samtidig så stærkt argumenterer for, at et forslag om førtidspension absolut skal køres igennem i denne samling inden en omfattende pensionsreform og uden at blive tilstrækkeligt gennemarbejdet. Det er også et svar til en række af de andre talere, hr. Albertsen, hr. Jørgen Junior, fru Karen Thurøe Hansen, fru Yvonne Herløv Andersen, fru Inge Krogh og fru Lis Starcke, som alle har gjort gældende, at det bør afvente den reform, der skal komme til efteråret. Det mener vi ikke er tilstrækkeligt.

Som bekendt ydes den laveste invalidepension til folk med en 50 pct. nedsat erhvervssevne. Det vil for det første sige, at den, når det drejer sig om erstatning for erhvervsindtægt, kun kan udnyttes af åndens arbejdere. Derfor bliver den meget nemt klassebestemt, for man kan vist ikke nævne nogen jord- og betonarbejder i Nordjylland eller sømand i udenrigsfart, der kan have glæde af et halvdagsjob.

Arbejdsmarkedssituationen vil i årevis fremover gøre halvdagsjob illusorisk for alle grupper. Hvis man vil beholde laveste invalidepension, må det derfor statueres, at disse pensionister er til rådighed for arbejdsmarkedet den halve dag, dvs. at de skal have anvist arbejde eller understøttelse uden 78 dages beregning eller supplerende hjælp efter bistandsloven. Der bliver nævnt her, at det ikke er nogen ydmygelse at gå på bistandskontoret, og det er da også rigtigt nok. Der er bare det ved det, at det ikke er alle steder, invalidepensionister overhovedet får bistandshjælpen, og det er jo også afhængigt af ægtefælleindtægten, så det er ikke en ret på samme måde, som hvis det var en pension.

For øjeblikket afvises mange af de mennesker, der her er tale om, af arbejdsformidlin-

gen som ikke værende til rådighed for arbejdsmarkedet, og det er faktisk her, det samfundsmæssigt skandaløse ligger.

Jeg kan give et eksempel på, hvordan det går med samgifte pensionister, og dem er der ca. 5.000 af. Hvis f. eks. en mand får ét grundbeløb, pensionstillæg, invaliditetstillæg og ægteskabstillæg, tilkendes der et personligt tillæg til hustruen på omkring 500 kr., hvis hun ikke er invalidepensionist. Hvis hun får tilkendt laveste invalidepension, får manden nedsat grundbeløb, pensionstillæg og invaliditetsbeløb. Hustruen får halvt grundbeløb og halvt invaliditetsbeløb. Summa summarum får sådan en familie, fordi hustruen nu skal beskattes, godt 500 kr. mindre, end før man anerkendte, at hustruen var invalid, dvs. at man i mange tilfælde i øjeblikket misbruger den laveste pension. Det er bl. a. disse forhold, der danner baggrund for det forslag, vi her har fremsat.

Jeg kan ikke lade være at nævne, at vi netop i dag i socialudvalget har haft besøg af en deputation, der gjorde rede for, at husmændene ikke fik tilstrækkelig mange penge til at erstatte den arbejdskraft, de skulle have erstattet på grund af deres sygdom. Det samme gør sig jo netop gældende, hvis man taler om hjemmegående husmødre. Det er i dag så dyrt at få erstattet den arbejdskraft, at det faktisk ikke er dækket af den pension, der tilkendes.

Derfor er der stadig væk et problem, og jeg skal meget beklage, at der ikke har været vilje til at løse det her og nu.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Forslagets overgang til anden (sidste) behandling uden afstemning.*

**Første næstformand (Grete Hækkerup):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til socialudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om visse hovedlandevejsstrækninger. (Ændret linjeføring af Sydmotorvejen over Storstrømmen) [af Glensgård m. fl.].*

(Lovforslag nr. L 161. Fremsat 13/4 77).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Tredje næstformand (Nathalie Lind):**

Finansministeren har ordet på ministeren for offentlige arbejders vegne for denne og den følgende sag på dagsordenen.

**Finansministeren (Heinesen):**

Valget mellem en Masnedølinje og en Farølinje har jo været genstand for en meget grundig behandling her i folketinget. Første gang var i forbindelse med projekteringsloven fra 1970, hvor folketinget bestemte sig for Farølinjen. Som baggrund for sin afgørelse havde folketinget dengang en rapport fra 1969 udarbejdet af vejdirektoratet. Selv om der var mange argumenter, der talte for Masnedølinjen, fandt folketinget, at beskæftigelsesmæssige og egnsudviklingsmæssige hensyn i det pågældende område vejede så tungt, at Farølinjen måtte foretrakkes.

Med baggrund i de ændrede økonomiske forhold og under hensyn til de stærkt forøgede driftsomkostninger for biltrafikken lod daværende trafikminister Kresten Damsgaard i 1974-75 vejdirektoratet foretage en fornyet undersøgelse af de forskellige linjeføringer. Resultatet forelå i en rapport af juli 1975, som tilsendtes folketingets udvalg om offentlige arbejder. Efter en behandling af rapporten med dertil knyttet besigtigelse af forholdene indstillede et flertal i udvalget i december 1975 til daværende trafikminister Niels Matthiasen, at der fremsattes forslag til anlægslov, hvor linjeføringen over Farø fastholdtes. Dette forslag blev fremsat i foråret 1976 og blev lov i juni 1976.

Når folketinget holdt fast ved Farølinjen, skyldtes det særlig, at der siden projekteringsloven havde været planlagt af de berørte kommuner og amtet på basis af linjen, for det er jo også sådan, at linjeføringen er bakked op af et klart flertal af kommunalbestyrelsesmedlemmer i de direkte berørte kommuner og af et helt overvejende flertal af medlemmer af amtsrådet.

I den tid, der er forløbet siden lovens vedtagelse, har kommunerne naturligvis fortsat deres planlægning i tillid til Farølinjens gennemførelse. De af amtet udarbejdede regionplan-skitser har selvsagt alle som forudsætning en motorvej over Farø. Projekteringen af bro- og vejanlæg er i gang, og en ændring til Masnedølinjen vil naturligvis betyde en forsinkelse af anlæggets gennemførelse.

Som forslagsstillerne vil forstå, må jeg altså klart tage afstand fra det nu fremsatte lovforslag. Jeg skal blot føje til, at jeg, som ministeren for offentlige arbejder også fremhævede det under behandlingen af forslaget om ophævelse af bemyndigelsen til at anlægge Vallensbæk-Tårnby-motorvejen, må finde det meget uheldigt, om folketinget skulle komme ind på at tage beslutninger, som danner grundlag for andre myndigheders og privates dispositioner, op til fornyet overvejelse, uanset at der intet foreligger af nyt, som kan begrunde en ændring af beslutningen. Men den trafik er hr. Glensgård formentlig og forhåbentlig også ene om.

**Normann Andersen (S):**

Vedrørende forslaget til ændret linjeføring af Sydmotorvejen over Storstrømmen har jeg ikke mange kommentarer. Som allerede nævnt af ministeren er meget arbejde påbegyndt, og det vil næppe være let at ændre deri.

I øvrigt har de forudgående drøftelser og diskussioner om det vedtagne forslag været både meget lange og meget dybtgående. Udvalget om offentlige arbejder har også beset og studeret de berørte områder og har efter disse studier heller ikke fundet nogen anledning til at se på spørgsmålet endnu en gang.

Socialdemokratiet ser derfor ikke noget grundlag for at foretage nye ændringer og må afvise lovforslaget.

**Svend Erik Hovmand (V):**

Det er klart, at der ved ethvert trafikprojekt kan være delte opfattelser. Det er lige så klart, at disse opfattelser ikke følger partigrænser, og jeg skal ikke lægge skjul på, at der også inden for venstre er delte opfattelser i spørgsmålet om Farølinjen.

Men jeg vil gerne slå fast, at venstres folketingsgruppe må afvise dette forslag. Det er nu fjerde gang, vi har denne sag til debat her i tinget: tre gange tidligere har folketinget med et meget stort flertal – og de fleste gange enstemmigt – lagt sig fast på Farølinjen, således som ministeren var inde på det.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at det ikke alene er folketinget, der har den opfattelse. Det drejer sig også om den lokale befolknings valgte repræsentanter: 29 af amtsrådets 31 medlemmer går ind for samme synspunkt. Flertallet i alle de direkte berørte kommunalbestyrelser går ind for den samme opfattelse,

**[Svend Erik Hovmand,]**

og fremskridtspartiets lokalt valgte folketingsmedlem, hr. Nyborg, har også den samme opfattelse. Derfor forekommer det unægtelig besynderligt, at fremskridtspartiet nu igen, efter at loven er vedtaget, og efter at arbejdet er sat i gang, kommer med et forslag om at ændre den linjeføring, som så stort et flertal af folketinget og de lokale repræsentative myndigheder har givet tilslutning til.

Det er også besynderligt, når man ser på erhvervslivets stilling. For nylig var der møde i erhvervsrådet for Storstrømsamt syd, hvor man helt klart gav udtryk for, at man for erhvervslivets skyld virkelig håbede, at dette broprojekt, som alle ønsker hurtigst muligt kommer op at stå, bliver gennemført i det tempo, folketinget besluttede det i fjor. Arbejdet er altså i gang. Detailtegningerne er påbegyndt. Jordfordeling, ekspropriation og bundundersøgelser starter op om ganske få uger, og projektet haster.

Vi har her i folketinget adskillige gange, men i særdeleshed de sidste år, haft en række eksempler fremdraget fra denne talerstol på, hvor nødvendigt det er at få skabt en afløsning for den eksisterende Storstrømsbro. Der er sket mange trafikuheld. Alle ved, den er for smal, det er en flaskehals, og den har i høj grad krav på at blive suppleret, sådan som Farølinjen er udtryk for. Hertil kommer det beskæftigelsesmæssige aspekt, som jo tidligere har været draget ind i debatten.

Det ligger efter de meget omfattende undersøgelser, som blev foretaget forud for beslutningen, ganske klart, at prisen for de to anlægsprojekter er den samme, at jordforbruget ved de to anlægsprojekter er i hvert fald stort set det samme, og at antallet af berørte lodsejere stort set er det samme. Jeg synes, det er væsentligt at have med i vurderingen.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at konsekvenserne af en ændret beslutning i dag vil være: for det første, at projektet vil blive forsinket til skade for det erhvervsliv og den egn, som har så stærkt behov for en udvikling. For det andet, at kommunernes planlægning slås i stykker. For det tredje, at flere mennesker bliver støjramt end ved den linjeføring, som folketinget har vedtaget. For det fjerde, at flere huse rives ned. For det femte, at en række erhvervsvirksomheder generes ganske alvorligt. Jeg tænker her eksempelvis på en lokal erhvervsvirksomhed omkring Orehoved havn, der

netop har fået et betydeligt tilskud i egnsudviklingsstøtte i millionklassen for at foretage en udvidelse, der skaber 130-140 nye arbejdspladser. En sådan virksomhed placeret i dette område af landet har overordentlig stor beskæftigelsesmæssig effekt, og jeg tror, at også forslagsstillerne er klar over, at hvis vi nu ændrer den linjeføring, som folketinget med et stort flertal har vedtaget, så betyder det, at den forestående udvidelse af bl. a. den virksomhed, men også af Sydsjællands elektricitetsværk og en række andre virksomheder, vil blive voldsomt generet.

Der er altså mange argumenter, der taler for, at folketinget står ved sit ord. Det har også, og det skal være min slutbemærkning, relation til ministerens slutbemærkning. Der er også noget, der hedder folketingets værdighed. Jeg synes, at når vi pålægger kommunerne at lave planlægning for 15 år frem i tiden, må det også være rigtigt og rimeligt, at kommunerne ved, hvad de kan rette sig efter.

**Burgdorf (KF):**

Det er jo korrekt, at folketinget har vedtaget en lovgivning på dette område, og mig og mit parti bekendt er der ikke sket ting, som kan ændre den beslutning, som folketinget har taget. Der er ingen analyser, som siger, at vi skal ændre den beslutning, og vi står ved, hvad vi én gang har ment om den sag, at linjen bør føres igennem, som den er vedtaget, og vi må derfor afvise dette forslag.

**Langsted (CD):**

Der har jo hele tiden været delte meninger om Farølinje eller Masnedølinje, og de meninger er fortsat delte, kan man forstå efter det forslag, der foreligger her. På den anden side synes jeg, vi skal være meget betænkelige ved at gå ind for en ændring på det stadium, som vejudbygningen har på nuværende tidspunkt, og derfor vil vi trods alle lokale synspunkter, som man kunne tænke sig kom frem under udvalgsbehandlingen, være meget negativt indstillet over for gennemførelsen af dette forslag.

**Bjørn Poulsen (SF):**

SFs stilling til denne motorvejsføring og broføring har ikke ændret sig, siden vi behandlede selve lovgivningen om Sydmotorvejen. Vi mener stadig, det var en forkert beslutning, der blev taget dengang, og vi mener derfor, at det lovforslag, som fremskridtspartiet er kommet

**[Bjørn Poulsen.]**

med, er mere fornuftigt end det, man har lavet. Det har vi tænkt os at stemme efter, når dette forslag kommer til afstemning.

**Fuglsang (DKP):**

Vi har ganske vist oplevet i den senere tid, at der er sket nogle ændringer med hensyn til tidligere beslutninger om vejanlæg, og der har for øvrigt også været udvist ganske stor opfindsomhed, når det gjaldt om at motivere den slags ændringer. Men dermed nærer vi ikke større tro på, at beslutningen vil blive ændret i det tilfælde, hvor forberedelserne, som det for øvrigt også var tilfældet ved nogle af de andre ting, er godt i gang. For vores vedkommende var vi for Masnedølinjen, og det er vi principielt stadig væk, men jeg tror, jeg må nøjes med at trøste mig selv med, at nu har jeg talt og reddet min sjæl, og mere kommer der nok ikke ud af det.

**Inge Krogh (KrF):**

Kristeligt folkeparti kan ikke gå ind for det foreliggende lovforslag. Loven om Farølinjen er, som omtalt adskillige gange, vedtaget, og det vil betyde alt for store forstyrrelser i planlægningen både offentligt og privat, ligesom folketingets anseelse vil være udsat, hvis der forandres på det nu.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Ole Hovmand) (FP):**

Det var ikke nogen voldsomt positiv modtagelse, vores forslag fik, men jeg vil alligevel fremsætte min ordførertale, hvori jeg vil begrunde, hvorfor vi har ført dette frem.

Fremsættelsen af lovforslaget skal ikke betragtes som en undervurdering af folketingets beslutning sidste år i lov nr. 321 af den 10. juni 1976 om visse hovedlandeveisstrækninger. Forslaget skal ses som et tilbud til det nye folketing om at tænke sig om endnu en gang uden alt for meget hastværk og uden at blande dette forslag sammen med sydjyske motorveje i en samlet afstemning.

Specielt vil jeg bede medlemmerne af landets dengang to største partier om at overveje, om ikke deres lokale, ivrige fortalere for Farøbroen fører en noget snæversynet lokalpolitik på området.

Hr. Svend Erik Hovmand og hr. Lysholt Hansen er begge valgt i Nykøbingkredsen, og jeg kan faktisk ikke engang gennemskue, hvil-

ken fordel Nykøbing skulle have af Farøbroen. Så ulogisk er hele projektet. Men Nykøbing er i amtet kendt for at rage til sig med arme og ben, og nogen krystalklar forklaring på disse fænomener har vi snart opgivet at spørge om i amtet.

Et af resultaterne af folketingsvalget den 15. februar 1977 blev, at de to trafikministre, der har hovedansvaret for projekterings- og anlægsloven for Farølinjen, faldt for vælgernes dom. Så markant gik valget imod de nu forhenværende trafikministre Ove Guldborg og Niels Matthiasen. Regeringsomdannelsen efter valget gav os en trafikminister Kjeld Olesen, der bør vide følgende, når han skal tage stilling til arvestykket Farølinjen: De saglige sikkerheds-, erhvervs-, energi-, miljø- og beskæftigelsesmæssige grunde taler fortsat stærkt for valg af Masnedølinjen, jfr. den dokumentation i brosagen, som er hentet i vejdirektoratets rapport om sagen fra 1975.

Vejdirektoratets første rapport fra 1969 regnede i øvrigt ud, at Farølinjen i en 20-årig periode ville betyde en merudgift på over 200 mill. kr. i forhold til Masnedølinjen i 1968-priser – citat fra rapporten i 1969. En ændring af kommissoriet for 1975-rapporten rettede noget på dette ved at medregne en overflødig afkørselsvej for Masnedølinjen til Nykøbing F. uden at medregne en tilsvarende for Farølinjen, altså en direkte manipulation. Denne ændring bør undersøges nærmere, eftersom den har spillet en stor rolle i forsøget på at påvise, at de to linjer bliver lige dyre i anlæg og vil forbruge lige meget kostbar landbrugsjord. For i virkeligheden er hovedvej A 2 – det er den gamle vej – en nærmere afkørselsvej for Masnedølinjen end den medregnede Brarup-Stubberup-vej til 25 mill. kr. i anlæg. Det er ting fra 1975-rapporten, side 8-9.

En grund til valg af Farølinjen blev allerede lagt, da kommunalbestyrelserne på Møn, i Præstø, Stubbekøbing og Nykøbing F. i en fælles indstilling den 13. december 1969 bl. a. hævdede til fordel for Farølinjen:

»Trafikken til og fra Storstrømsamtets hovedby, Nykøbing F., sommerhusområderne på Falsters østkyst, Møn og Sydsjælland samt disse områders stærkt besøgte turistmål vejer meget tungt i det samlede trafikbillede... Ligeledes vil denne linjeføring kunne tilgodese en kommende stigning i trafikken over Gedser.«

Men dette er ikke rigtigt, for efter vejdirek-

### [Ole Hovmand.]

toratets rapporter bliver Farølinjen ikke alene en betydelig omvej for Næstved- og Vordingborgtrafikken over Storstrømmen og trafikken til og fra Lolland, den bliver også en omvej til og fra Nr. Alslev, Nykøbing F., Marielyst og Gedser, dvs. for hele Lollands og for næsten hele Falsters befolkning.

Da finansudvalgets formand, hr. Lysholt Hansen, så sent som den 16. oktober 1974 i Folketingstidende hævdede direkte usandfærdigt, at Farølinjen er en kortere vej til Berlin, har han en stor medskyld i, at denne linje ikke for længst er frafaldet af en række saglige grunde.

Der er dog flere tankevækkende omstændigheder forbundet med fastholdelsen af Farølinjen, ikke mindst den, at Storstrøms amtsråd den 15. september 1975 enstemmigt indstillede følgende til trafikminister Niels Matthiasen:

»Storstrøms amtsråd har drøftet den af vejdirektoratet i august måned 1975 udsendte rapport vedrørende Sydmotorvejen fra Bårse til Saksøbing, heri en ny fast forbindelse over Storstrømmen.

Amtsrådet finder, at de oplysninger, rapporten indeholder om anlægsomkostninger og trafikøkonomiske beregninger, ikke adskiller sig så meget fra de oplysninger, der findes i betænkningen fra 1969, at der på dette grundlag er motivering for at ændre den stilling til vejens og broens linjeføring – over Farø – som folketinget tog i 1970.

Amtsrådets standpunkt er derfor stadig, at den vedtagne 4-sporede motorvejsforbindelse fra Bårse til Saksøbing med broer i tilsvarende bredde over Storstrømmen og over Guldborgsund bør gennemføres, og at det bør ske, så snart det er muligt.

Skulle folketinget under hensyn til den økonomiske situation og de store trafikopgaver, der skal løses andre steder i landet, ønske en etapevis gennemførelse af anlægget, er amtsrådet rede til at gå ind i drøftelser herom og til at lade amtskommunens teknikere medvirke ved en nærmere fastlæggelse af etaperne, således at de midler, der stilles til rådighed, udnyttes på en måde, så man får de størst mulige forbedringer med hensyn til trafikikkerhed og trafikafvikling.

Man må dog bestemt fraråde, at der gennemføres etapeløsninger af en sådan art, at de ikke senere kan indgå i et 4-sporet motorvejs-

anlæg, der stadig må være målsætning for den endelige udbygning.

Amtsrådet må dog allerede nu understrege, at man anser tilvejebringelse af en ny bro over Storstrømmen som den absolut vigtigste og mest påtrængende etape.«

Det anbefaler dog ikke Farølinjen med et eneste ord. Tværtimod er det saglige indhold i dets indledende indstilling dette, at vejdirektoratets rapporter ikke adskiller sig meget fra hinanden. Med andre ord overlader amtsrådet det til folketinget at afgøre, hvorvidt dets valg af den over 200 mill. kr. dyrere og dårligere Farølinje i 1970 var rigtigt, eftersom den nye rapport stort set bekræfter den gamle rapporters beregninger.

Det må siges at være et tankevækkende indhold af amtsrådets indledende indstilling, når trafikminister Kresten Damsgaard i 1974 fandt det ønskeligt at få folketingets beslutning i 1970 taget op til en nyvurdering ved at bestille den nye undersøgelse i sagen.

Men endnu mere tankevækkende er de to vigtige afsnit i Storstrøms amtsråds indstilling til en mulig etapevis gennemførelse af anlægget, eftersom det står klart nu, at folketinget på grund af den økonomiske situation kun har villet tage stilling til en etapevis løsning. Amtsrådets tre saglige hovedkrav til en sådan løsning er følgende: de størst mulige forbedringer for trafikikkerheden, de størst mulige forbedringer for trafikafviklingen, en ny bro over Storstrømmen som den absolut vigtigste og mest påtrængende etape i projektet.

Sammenholdes disse tre hovedkrav med de saglige slutninger om trafikikkerhed og trafikafvikling i vejdirektoratets rapport, og ser man på kortet over de mulige linjeføringer og mulighederne for at tilslutte den prioriterede etape, den nye Storstrømsbro, til det eksisterende eller ikke-eksisterende vejnet, viser det sig saglig ubestrideligt, at amtsrådets indstilling til en etapevis gennemførelse af anlægget bedst kan opfyldes ved valg af Masnedølinjen.

Det kan betyde alvorlige gener for erhvervslivet og dermed for beskæftigelsen i hele Storstrømsamtet med en sådan omprioritering af Farø-Bogø-vejen og nedprioritering af Rønne-Bårse-vejen i de kommende år, med andre ord at man udsættes for omvejskørsel over Farø på 180 mill. kr. om året i den periode, der ligger op til år 2000. Desuden vil det gavne nok voklende valutabalance, hvis Masnedølinjen-

**[Ole Hovmand.]**

gen vælges. Det sparer os for merimporten af biler og benzin til denne omvejskørsel. Endelig vil en ny Storstrømsbro i Masnedølinjen efter de angivne bropriser og bevillinger kunne tages i brug i 1982-83, mens Farøanlægget først kan tages i brug fra Amberg til Gundslev, altså en bro uden ordentligt gennemførte tilslutninger, i efteråret 1984 og for Lolland måske først i 1989, hvis strækningen Rønnede-Amberg prioriteres over strækningen Ønslev-Majbølle, og hvis bevillingstakten holdes på det samme niveau som hidtil.

Det eneste argument, der er tilbage for at bygge en Farøbro, er, at beslutningen er taget, og denne bro fortalere udspreder vidt og bredt, at nu må det ikke sinkes yderligere, nu skal vi i gang med denne bro. Først bilder man folketinget noget ind, og dernæst siger man, at det er for sent at ændre beslutningen. Det ligner det, vi på Lolland-Falster kalder bondefangeri. Det er ikke for sent at skåne Danmarks natur, lave en kortere vej, spare en masse landbrugsjord, spare en masse penge og blive færdig til tiden.

Jeg håber, et flertal i dette høje ting vil tage vel imod lovforslaget, så Storstrømsamtets befolkning kan sige »Errare humanum est«.

**Alfred Hansen (DR):**

I 1974 stillede retsforbundets gruppeformand, hr. Ib Christensen, et spørgsmål her i tinget, og hr. Ib Christensen satte i den forbindelse spørgsmålstegn ved det betimelige i at opretholde planerne om Farølinjen. I begyndelsen af april dette år udsendte jeg en pressemeddelelse, hvori jeg opfordrede trafikministeren til definitivt at fjerne planerne om Farølinjen i forbindelse med en udbygning af motorvejsforbindelsen over Storstrømmen. Jeg opfordrede i den forbindelse trafikminister Kjeld Olesen til i stedet at vælge Masnedølinjen, hvilket der efter min vurdering både er økonomiske og miljømæssige begrundelser for.

Man kan i den forbindelse advare kraftigt imod de 2-sporede såkaldte motortrafikveje, som efter vores mening vil være de rene dødsfælder, samtidig med at det på lang sigt er nationaløkonomisk uforvarsligt på den måde at vælte problemerne over på de næste generationer.

Ved at vælge Masnedølinjen er der tilstrækkelig besparelse til, at forbindelserne over Stor-

strømmen som planlagt kan være 4-sporede motorveje.

Der er utallige læserbreve gennem de sidste 3-4 år, som går imod den planlagte forbindelse. Der er fra sagligt hold skrevet utallige kronikker og artikler, hvori man modbeviser begrundelserne for de påtænkte planer. Jeg kan her nævne, at hr. William Horsten, kontorchef i Friluftsrådet, den 8. juni 1976 skrev en kronik, hvor det i overskriften hed: »Farølinjen  $\frac{1}{2}$  mia kr. dyrere og imod alle saglige argumenter«. Jeg kan henvise til et brev fra Forenede Danske Motorejere, dateret 2. januar 1974, hvori man finder mange værdifulde begrundelser for at fjerne planerne om Farølinjen og ombestemme sig og i stedet for vælge en Masnedølinje.

Jeg skal ikke trætte det høje ting med andre argumenter; der er tilstrækkelige allerede på bordet til at vælte de planlagte projekter. Lad mig til slut konkludere, at hverken økonomiske, trafikmæssige eller miljømæssige argumenter taler for opretholdelsen af planerne om Farølinjen, og jeg må derfor hilse med tilfredshed, at fremskridtspartiet har fremsat dette forslag, som vi meget varmt vil støtte fra retsforbundets side.

**Finansministeren (Heinesen):**

Jeg vil gerne sige til hr. Ole Hovmand og for den sags skyld også til hr. Alfred Hansen, at det kunne givetvis være meget interessant at drøfte fordele og ulemper ved de to projekter, herunder de økonomiske kalkuler; det ville jeg i og for sig også synes, at det kunne være under andre omstændigheder. Men det er slet ikke det, denne sag drejer sig om på nuværende tidspunkt. Den drejer sig om noget helt andet end det, hr. Ole Hovmand forestiller sig. Den drejer sig nu om, hvorvidt en af folketinget truffet afgørelse om en igennem 6 år grundigt behandlet sag, hvor folketinget hver eneste gang, når en beslutning har skullet træffes, har besluttet sig for Farølinjen, og hvor en endelig beslutning blev truffet i 1976, skal ændres til skade for dem, der har disponeret i tillid til denne beslutning. Det skal den ikke, det mener ordførerne for socialdemokratiet, venstre, de konservative, centrum-demokraterne og kristeligt folkeparti, og det er som bekendt et stort flertal. Jeg takker for denne tilkendegivelse. Så kan de, der planlægger denne forbindelse, heretter ikke være i tvivl.

**Svend Erik Hovmand (V):**

Jeg finder anledning til at gå på talerstolen igen for ganske kort at svare på det ret personlige angreb, som ordføreren for forslagsstillerne kom med. Men når man benytter det argument, at årsagen til, at vi skal se denne sag overhovedet her i Folketinget, er, at man gerne vil give Folketingets medlemmer mulighed for at stemme specielt om Farølinjen uden samtidig at skulle tage stilling til den sønderjyske motorvej og Vallensbækmotorvejen osv., føler jeg dog anledning til først at gøre opmærksom på, at netop fremskridtspartiet under afstemningen i fjor sikrede, at man fik lejlighed til særskilt at tage stilling til Farølinjen, idet man krævede særskilt afstemning – det fremgår af Folketingets Forhandlinger 21. maj 1976, sp. 10113.

Hr. Ole Hovmand mener, at denne sag først og fremmest er en sag, der vedrører Nykøbingkredsen på Falster. Et sådant angreb havde jeg egentlig lyst til slet ikke at svare på, men jeg synes, at det kendetegner argumentationen omkring hele dette broprojekt, det kendetegner, på hvilket niveau vi befinder os. Men lad mig dog lige føje til, at det var et samlet amtsråd minus 2 medlemmer, altså 29 ud af 31 medlemmer, der gik ind for og varmt anbefalede Farølinjen. Jeg går ud fra, at fremskridtspartiet er bekendt med, at amtsrådsmedlemmerne, 29 i antal, ikke alle sammen er valgt i Nykøbingkredsen. Jeg går ud fra, at fremskridtspartiet har den samme opfattelse som vi andre, at et så bredt sammensat amtsråd repræsenterende hele amtet naturligvis ikke specielt varetager en enkelt politisk kreds' interesser.

Jeg tror da i og for sig også, at hr. Ole Hovmand vil give mig ret i, at hr. Nyborg, som hr. Ole Hovmand er suppleant for, ikke specielt varetager Nykøbingkredsens interesser. Er det da ikke sådan inden for fremskridtspartiet, at selv om man har valgt en repræsentant i Storstrømsamtet, er han ikke valgt til specielt at varetage snævre lokalpolitiske interesser? Så kommer ordføreren for forslagsstillerne ind på spørgsmålet om kortere og længere afstande, at det er en betydelig omvej osv. Man føler næsten trang til at gøre opmærksom på, at den gamle Storstrømsbro bliver stående, så de mennesker, som har kortere vej ved at benytte den gamle Storstrømsbro, fortsat kan gøre det.

Lad mig til slut sige med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt den valgte løsning er dyrere eller billigere, at det er jo rigtigt, som fi-

nansministeren nævner det, at det er i og for sig ikke det, der er spørgsmålet, men hvis man endelig skulle gå ind i den økonomiske debat, er det jo klart dokumenteret på side 5 i rapporten, at der ingen økonomisk forskel er på de to projekter, og jeg synes også, at debatten her klart har understreget, at det ikke er det, som er argumentet.

**Alfred Hansen (DR):**

Det er absolut ikke ud fra lokalpatriotiske hensyn, at retsforbundet har de synspunkter, som jeg tidligere har gjort opmærksom på, men det er ud fra en nøgtern vurdering af, hvad der tjener hele samfundet både her og nu og på lang sigt. Det er muligt, at man ikke i dette ting er vant til at tænke i de store perspektiver og ikke i så høj grad tænker på de kommende generationer som på situationen her og nu, og det synes jeg i og for sig bør få mig til at kommentere finansministerens udtalelse om respekten for dette høje tings værdighed og konstatere værdien heraf. Det har tidligere været draget frem også af trafikministeren, og jeg er helt enig i værdien heraf. Derfor vil jeg opfordre såvel finansministeren som trafikministeren til også at leve op til de planer, der har været hidindtil, og de forventninger, der er i befolkningen om, at man fuldfører vejprojekterne som 4-sporede motorveje og ikke som 2-sporede motortrafikveje.

Lad os lige tænke blot på ét eksempel, og det skal være eksemplet omkring Christiansfeld, hvor man midt imellem 4-sporede motorveje nu pludselig vil have et stykke 2-sporet motortrafikvej. Det er den slags, tror jeg, der nedbryder dette tings værdighed.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Ole Hovmand) (FP):**

Jeg vil gøre finansminister Heinesen opmærksom på, at der ikke blev nævnt noget om i indlægget, at den rapport, der blev nævnt, anbefalede Masnedølinjen. Der blev nævnt de positive reaktioner i kommunerne, der kom på et tidligt tidspunkt, og jeg har citeret, at man tænkte på sommerhusområderne og på turistformål. Der var et overvældende flertal i amtsrådet, ja vel, men flertallet i amtsrådet har nok i denne sag fået at vide fra højere sted, hvad der var det bedste.

Til hr. Svend Erik Hovmand vil jeg sige, at hr. Nyborg, der er valgt i Nykøbing, er absolut ikke gået positivt ind for Farølinjen. Han har

**[Ole Hovmand.]**

sagt: vi skal have en hurtig løsning, og jeg siger, at vi skal have Masnedølinjen, fordi den er hurtigere.

Kommentarerne med hensyn til pris, jord og berørte lodsejere kan vi komme ind på under udvalgsarbejdet, for de ting, som hr. Svend Erik Hovmand har nævnt, holder ikke stik. Orehoved Finérfabrik har fået penge til udvikling. Orehoved Finérfabrik bliver overhovedet ikke berørt af broprojektet. De kan producere lige så meget, de vil, og de kan endda få udsigt til en ny bro. SEAS, det store elektricitetsværk, som ligger på Masnedø, kommer heller ikke i kontakt med broprojektet. Man kan vælge, om man vil køre på den ene eller den anden side af kraftværket. Der er masser af plads.

Jeg er glad for at høre, at retsforbundet går ind for forslaget, at de vil spare jord, og at de vil finde en fornuftig løsning.

Det var de ting, jeg havde at nævne i denne forbindelse. Jeg håber, at vi kan se positivt på det i udvalget. Jeg håber, vi kan få nogle af de argumenter frem, som er kommet op, siden folketinget sidst besluttede sig, og jeg vil slutte af med at nævne fhv. trafikminister Jens Kampmanns meddelelse i 1973 til folketingets trafikudvalg. Det er et citat fra Politiken den 19. november 1973. Han siger ordret:

»Der er samfundsøkonomisk en milliardbesparelse at hente ved at opgive Farølinjen og i stedet bygge en ny bro ved Masnedø.«

Der er intet sket, siden den socialdemokratiske trafikminister udtalte sig sådan. Det kunne være interessant at høre, hvad han mener i dag.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Første næstformand (Grete Hækkerup):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om postindleveringssteder på landet [af Jens Møller m. fl.].*

(Beslutningsforslag nr. B 50. Fremsat 13/4 77).

Forslaget sættes til forhandling.

**Finansministeren (Heinesen):**

Kristeligt folkeparti har jo også tidligere interesseret sig for spørgsmålet om posthusforholdene i de mindre samfund på landet, og jeg er bekendt med, at man fra post- og telegrafvæsenet har modtaget et materiale til nærmere belysning af, i hvilket omfang der er etableret posthus hos butikshandlere på landet. Jeg ser det nu fremsatte forslag til folketingsbeslutning som en videreførelse af disse undersøgelser og overvejelser.

Jeg har forståelse for, at kristeligt folkeparti har fremsat det foreliggende forslag, der lægger op til at opnå den bedst mulige postbetjening, uanset hvor man har sin bopæl. For befolkningen på landet er der jo flere muligheder for at afgive forsendelser til postbesørgelse. Indleveringen kan selvsagt foretages på et posthus, almindelige brevforsendelser kan nedlægges i postbrevkasser, som er opsat rundt omkring i landdistrikterne, og endelig har befolkningen på landet i modsætning til befolkningen i byerne adgang til at afgive alle arter af postforsendelser til de omdelende landpostbude, der altså kan betragtes som mobile posthuse i så henseende. For befolkningen på landet er adgangen til at afsende post derfor næppe i så høj grad bestemt af, hvorvidt man har eget motorkøretøj.

Den service, der ydes befolkningen med hensyn til afsendelse af post, er endog i visse henseender bedre på landet, end den er i byerne. F. eks. er det en fordel for befolkningen på landet, at en pakke kan afgives til postbesørgelse ved aflevering til et landpostbud, hvori mod postvæsenets kunder i byerne er henvist til selv at sørge for indlevering af pakker på et posthus.

Af de eksisterende ca. 3.800 landpostruter udføres ca. 2.400 med automobiler, langt over halvdelen af husstandene på landet postbetjenes således i dag pr. bil. Den indtil nu gennemførte motorisering af omdelingstjenesten på landet har medvirket til at forbedre postbesørgelsen af pakker til og fra befolkningen på landet, idet jakkebesørgelsen selvsagt må underkastes visse begrænsninger, når omdelingen udføres på cykel eller på knallert.