

[Otto Mørch]

udgifterne. Det gør socialdemokratiet også, men hvis der skal skæres på vejudgifterne, må vi dog finde projekter, som ikke er igangsat. Det er, så vidt jeg forstår, også sket i 1980, hvor de statslige vejudgifter skal reduceres betydeligt. Lad mig slå fast, at socialdemokratiet står ved sin beslutning i 1976 om at fuldføre Farøprojektet.

Jeg vil gerne, særlig under hensyn til mange fejlagtige påstande, som har været fremført i pressen, kort redegøre for hovedargumenterne for at fuldføre projektet.

Den væsentligste begrundelse for på nuværende tidspunkt at anlægge en ny forbindelse over Storstrømmen er den eksisterende broes dårlige tilstand. Den bro, der er en af de længste i Europa, den bro, som vi engang kunne være stolte af, kan nu efter snart 45 år i alt fald ikke uden en hovedreparation, det vil sige en total udskiftning af vejbanekonstruktionen, holde meget længere. Borgmesteren i Nykøbing Falster, den tidligere politimand Børge Jørgensen, siger det på den måde til Lolland-Falsters Folketidende:

»Jeg er en af de mange, der tørrer panden, når jeg slipper helskindet over.«

Selv om der netop er foretaget en midlertidig reparation af den eksisterende bro, er der fortsat risiko for brud i vejbanen, og det er derfor helt nødvendigt at foretage denne hovedreparation i midten af 1980'erne. Hvis man husker, hvilke gener trafikanterne blev udsat for ved den midlertidige reparation i 1978 og 1979, og hvilken kritik der i den anledning blev rejst, er det umuligt at forestille sig, at man kan gennemføre en hovedreparation, der vil strække sig over 3-4 år, uden at der samtidig er mulighed for at benytte en alternativ forbindelse. Det er derfor nødvendigt, at Farøforbindelsen er klar i midten af 1980'erne, så vi ikke risikerer helt at afskære forbindelsen mellem Sjælland og Falster.

Ud over at være en helt nødvendig afløsning for den eksisterende bro vil Farølinjen give mærkbare forbedringer for trafikanterne i form af en kortere rejsetid og bedre kørselskomfort. Der er vel ingen, der vil påstå, at det er behageligt at køre på hovedvej A 2 mellem Rønnede og Saksøbing, især ikke på Storstrømsbroen. Særlig er lastbilchauffører udsat for psykisk belastning ved passage af den kun 5,6 m brede bro med stærk trafik.

Trafiksikkerhedsaspektet er det naturligvis meget væsentligt at fremhæve. Ifølge vejdi-

rektoratets rapport fra 1975 er motorvejsforbindelsen ca. 4 gange så sikker som den eksisterende vejforbindelse. Ved anlæg af Farølinjen vil man kunne reducere antallet af kvæstede med ca. 50 pr. år.

Også de egnsudviklingsmæssige fordele ved en Farølinje fremfor en linjeføring via Masnedø bør endnu en gang fremhæves. Falster og Møn har i dag en yderlig placering og er da også præget af problemet med faldende beskæftigelse inden for anlægssektoren og stagnerende erhvervsliv. Jeg synes, der er grund til at give dette område en højklaset trafikforbindelse, der kan fremme udviklingen i området. Dette var også bl. a. grunden til, at vi i folketinget i 1976 valgte Farølinjen, som jo netop i særlig grad tilgodeser Falster og den vestlige del af Møn. At man virkelig lægger vægt på Farølinjen, fremgår også af henvendelsen til folketinget fra samtlige borgmestre i Storstrøms amtskommune, som alle støtter Farøprojektet. Men jeg forstår, det ikke gjorde noget indtryk på ordføreren fra SF.

Lad mig som det femte hovedargument erindre det høje ting om, at vi har besluttet at etablere en højklaset motorvejsforbindelse mellem de enkelte landsdele: fra Århus i nord til grænsen, fra trekantområdet til København og fra Helsingør til Rødby; populært sagt »det lille h«. Det er dette net, der sammen med jernbanenettet og vore flyforbindelser skal danne grundstammen for udvikling af fjerntrafikken, som skal sammenknytte landsdelene til gavn for erhvervslivet og befolkningen. Så kan det jo ikke nytte, at man pludselig ikke vil gennemføre en del af dette net, fordi der skal anlægges en ny Storstrømsbro, der selvfølgelig må koste et betragteligt beløb. Man kunne lige så godt undlade at anlægge motorvejen syd om Odense. Hvad siger fynboerne til det? Eller den sidste del af den sønderjyske motorvej. Hvad siger jyderne til det?

At motorvejsnettet skal betragtes som en helhed og først bliver fuldt udnyttet, når det er fuldendt, ser vi jo tydeligt i Sønderjylland, hvor den åbnede motorvejsstrækning først fuldt ud vil blive udnyttet, når de resterende motorvejsparceller er anlagt.

Jeg har nævnt 5 hovedargumenter for projektet, argumenter, som har betydning på lang sigt, men vi bør vel også skele til beskæftigelsen: dette projekt vil betyde en til-