

[Ministeren for offentlige arbejder]

os til at afholde de så meget omtalte 1.936 mill. kr., som hele anlægget fra Rønnede til Saksøbing koster. Udgiften til første etape, det vil sige til et anlæg, som kan fungere, og som altså har rimelige vejforbindelser til det øvrige vejnet, er således 1.300 mill. kr. inkl. projektering. Af dette beløb har vi allerede afholdt ca. 200 mill. kr.

Jeg har besvaret en lang række spørgsmål fra finansudvalget, både før og efter at aktstykket blev fremsendt. Det er min opfattelse, at der er tale om så fyldige og udtømmende svar, at der ikke kan være grundlag for en afvisning af aktstykket eller en yderligere udskydelse af udvalgets afgørelse.

Jeg skal i denne forbindelse understrege, at der ikke er tale om en rammeoverskridelse, men alene om en omdisponering inden for rammen.

Jeg skal indtrængende anmode tinget om nu at få afsluttet denne sag ved en klar afvisning af det fremsatte forslag til folketingsbeslutning.

**Otto Mørch (S):**

Der skal ikke herske tvivl om, at den socialdemokratiske gruppe er bag minsteren i hans afvisning af forslaget til folketingsbeslutning. Derfor finder jeg ingen særlig grund til, at jeg gentager ministerens argumentation for, at vi nu her i tinget fastholder det, vi med stort flertal vedtog den 5. februar i år, nemlig at gennemføre Farøprojektet.

Jeg har i mere end 16 år været medlem af dette ting, men jeg må konstatere, at arbejdsformen og herunder særlig beslutningsstabiliteten har ændret sig en del. Jeg vil slet ikke finde det overraskende, hvis store dele af befolkningen efterhånden undrer sig over den måde, flere sager behandles på, bl. a. denne, særlig fra visse partiers side. Det er ikke med til at befordre forøget tillid til os som parlamentarikere.

Det har altid været væsentligt for de kommunale myndigheder, at de i deres planlægning har kunnet regne med os i folketinget. Man har i denne sag naturligt planlagt i tillid til den af folketinget i 1970 fastlagte linjeføring. Hvad skulle man ellers gøre? Det samme har det private erhvervsliv i området gjort. Hvad skulle de ellers gøre?

Vi står, som minsteren markerede det, i nøjagtig samme situation, trafikalt og sam-

fundsøkonomisk, som vi gjorde i februar. Hvad skulle da motivere dette ting til at have ændret sin flertalsafgørelse om Farø? Intet.

Jeg har i weekenden endnu en gang haft lejlighed til at besøge Storstrømsområdet, og dette har yderligere bekræftet for mig, at Farølinjen simpelt hen er en livslinje for området erhvervspolitisk. Det er tillige bekræftet, at der er hårdt brug for en forbedring af den vigtige internationale transportvej fra Norden til kontinentet. Ikke mindst trafiksammenkomsten med et relativt stort indslag af store lastvognstog understreger dette.

Må jeg i øvrigt benytte denne anledning til at sige som min personlige mening, at fjernsynet for nylig forsøgte at bringe yderligere forvirring omkring Farøsagen ved en meget tendentiøs udsendelse. Jeg bliver nødt til at sige, at skal denne udsendelse stå som normen for TVs samfundsorientering, så er vi måske nogle, der vil betakke os for at medvirke i slige udsendelser. Dette være sagt klart og tydeligt til redaktionen af TV-Aktuelt.

Som det vil fremgå af mit indlæg, skal jeg på den socialdemokratiske gruppes vegne afvise forslaget til folketingsbeslutning.

**Svend Erik Hovmand (V):**

Venstre ønsker at få færdiggjort de sidste rester af det såkaldte motorvejs-h i Danmark, hvad enten de ligger i Sønderjylland, i Midtjylland, på Fyn, på Sjælland eller på Lolland-Falster. De udskydelser, som minsteren nu overvejer, sker altså ikke med venstres velsignelse. Venstre har fremlagt en udgiftsreform i dette ting, som klart understreger, at vi har behov for og ønsker om at færdiggøre det såkaldte motorvejs-h. Vi peger oven i købet på mulighederne for en sundere offentlig udgiftspolitik i det hele taget.

Når vi finder, at det er så væsentligt at få færdiggjort de sidste dele af motorvejsnettet, skyldes det ikke alene hensynet til en sikker og hurtig afvikling af erhvervstrafikken, men også hensynet til trafiksikkerheden i al almindelighed. Alene på dette område vil færdiggørelsen af de sidste 200 km af motorvejsnettet betyde over 100 færre personskaudeulykker om året og omkring 10 færre dødsulykker. Farølinjen, som er den største del af det resterende motorvejsnet, tegner sig for omkring 40 pct. af disse besparelser.