

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Anden næstformand (Hanne Budtz):** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanlæg.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 125) findes i tidenden sp. 4027, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1621).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling satte til forhandling under ét.

**Horn:** Også her har der i udvalget været enighed om at gennemføre forslaget, således som det er fremsat. Man vil af bilagene se, at udvalget har beskæftiget sig med nogle af de problemer, som blev rejst ved førstebehandling. Et af de væsentlige spørgsmål, som også har givet anledning til nogen omtale i pressen, er linjeføringen, hvor Forenede Danske Motorejere over for udvalget har givet udtryk for, at de af trafikøkonomiske grunde måtte være betænkelige ved ikke at vælge Masnedølinjen. Når man fra Lollands side, navnlig fra Vestlollands side, er lidt betænkelig og hellere havde set, at man fulgte Masnedølinjen, må man ikke glemme, at den del af storamtet har stadig væk den nuværende vej til rådighed, og den kan de få til deres egen rådighed, den dag man bygger motorvejen; de får altså en væsentlig fordel her, som rigeligt opvejer de ønsker, som de ikke kan få opfyldt efter det, der her er foreslået.

Problemet om den naturfredningsmæssige side af sagen har også været nævnt igen, og dette forhold har også været omtalt i pres-

sen. Jeg vil gerne understrege, at der i høj grad er tale om selve landskabsbilledet, og jeg er temmelig sikker på, at alle, der er naturelskere og navnlig vil se på landskabsbilledet, må erkende, at det ville være fuldstændig skandaløst, hvis man placerede en bro til i nærheden af den bestående. Det ville i den grad være en lemlæstelse af landskabet i området, som ingen naturelsker vil kunne tolerere.

De to andre linjer er der indvendinger imod, men ikke anderledes end at de er accepteret fra naturfredningssiden. Jeg vil også gerne her pege på, at jeg tvivler på, at der er noget sted, hvor man har bygget amtsveje eller statsveje i de sidste 25 år igennem naturskønne områder, hvor man i dag vil påstå, at en sådan vej har ødelagt noget naturmæssigt.

Der må også være anledning til at pege på en ting, som er fremme i disse dage, hvor vandrerbevægelsen holder sit 50 års jubilæum, nemlig at hvis man vil have menneskene til at se de naturskønne områder — det må jo være hensigten med det, at det er menneskene i almindelighed, der skal se naturen, og så i øvrigt videnskabsmændene i særdeleshed visse steder, hvor der er mere eller mindre faste ting at undersøge — hvis man vil have, at menneskene skal se denne natur, som vi værner om, så må vi også skabe mulighed for, at menneskene kan komme derud, og når vandrerbevægelsen nu har konstateret gennem flere år, at det med vandringer bliver lidt småt efterhånden, hvorfor vandrerhjemmene også står til rådighed for motoriserede, som skal ud at se naturen, så kan jeg ikke se rettere, end at der ingen skade er sket. Tværtimod giver vi mulighed for, at den danske befolkning og andre, som kommer i området, kan nyde vor skønne natur, som der her er tale om.

Som nævnt ved førstebehandling må vi ikke glemme, at omkring år 2000 er det et par millioner mennesker, der bor heroppe i Københavnsområdet, som har brug for at komme til skov og strand. Da vil der måske blive brug for en motorvej til, alt efter hvordan menneskenes adfærd er til den tid, det ved vi ikke så forfærdelig meget om. Vi ved bare med hensyn til bilen efter de erfaringer, vi har fra Amerika, hvor de er 25-30 år foran os, at det ser ikke ud til, at forholdet mellem mennesket og bilen er forandret i de sidste

[Horn.]

25-30 år, så dette århundrede ud kan vi roligt regne med, at det bestående forhold mellem menneske og bil i Danmark vil leve videre.

**Arne Larsen:** Ved første behandling af dette lovforslag gav jeg på socialistisk folkepartis vegne tilslutning til forslaget om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med de tilsluttende motorvejsanlæg. Vi gav tilslutning til linjeføringen af den faste forbindelse over Farø, og jeg vil gerne her forny denne tilslutning, som det også fremgår af betænkningen, der jo er enstemmig.

Der er til udvalget rettet en henvendelse bl. a. fra Forenede Danske Motorejere om at ændre linjeføringen til et forløb tæt op ad den nuværende Storstrømsbro. Jeg var enig med ministeren og med hr. Horn og de øvrige partiers ordførere, da vi drøftede det ved førstebehandlingen, om, at Farølinjen er den bedst egnede og den smukkeste løsning, selv om den er den dyreste; den besidder andre fordele, som man ikke så nemt kommer uden om.

På falderebet i udvalgsarbejdet har folketingsudvalget fået en henvendelse fra cand. mag., bibliotekar ved Danmarks tekniske bibliotek hr. Carl E. Andersen, som rejser et problem, som jeg finder det er nødvendigt bliver nærmere undersøgt. Problemet hænger sammen med de kommende motorvejsanlæg fra den kommende Storstrømsbro landfæste på Nordfalster og linjeføringen af denne motorvej, som jo i forslaget lægges i en linje over Nordfalster og Nordlolland til Guldborg med tilslutning til det eksisterende motorvejsanlæg mod Rødby. Spørgsmålet er, om denne linjeføring for den kommende Storstrømsforbindelse er den rigtige, idet trafikmålinger viser, at trafikken over Storstrømmen for en meget, meget stor dels vedkommende dels er lokaltrafik, dels er landsdelstrafik, altså trafik mellem Sjælland og Lolland-Falster, og kun for ca. 15 pct.s vedkommende er rettet mod de internationale forbindelser til fastlandet over Rødby og Gedser.

Det ville nok være klogere og mere hensigtsmæssigt at udforme det kommende vejsystem over Falster og Lolland på en sådan måde, at man tager hensyn til disse kends-

gerninger, uanset at trafikken vil stige på grund af det forøgede biltal, det er en stigning, der både vil finde sted i den internationale trafik og i lokal- og landsdelstrafikken. Om det vil forrykke det indbyrdes forhold mellem international trafik og lokal- og landsdelstrafik, er ikke nemt at svare på i dag. Men jeg ville især være interesseret i, at vejsystemet over Falster blev udformet således, at Nykøbing-Falsterområdet og det sydlige Falster med den store trafik til sommerhusområderne bliver tilgodeset i højere grad end efter det forslag, som vi har på bordet.

Derfor ville det nok være klogere at give grønt lys for vejanlægget på Sjælland over Storstrømmen via Farø og så til et punkt på Nordfalster til landevejen mellem Stubbekøbing og Nr. Alslev og så standse her for en stund, indtil man har overvejet nærmere, hvilke vejanlæg vi har behov for på Falster og Lolland, for at få dem udformet på en sådan måde, at de også kommer til at tjene det behov, som eksisterer for lokaltrafikken og landsdelstrafikken.

Jeg er bange for at låse mig fast på det af ministeren fremsatte lovforslag. Jeg indrømmer, at det er i ellefte time, jeg rejser dette problem, men det er, fordi vi i udvalget ikke har haft en realitetsbehandling af den sidste henvendelse, selvfølgelig fordi den er kommet lidt post festum, lige inden vi sluttede udvalgsarbejdet.

Jeg vil tillade mig at spørge den højtærede minister, hvad han mener om det her rejste problem, ligesom jeg mener, at vi bør sende lovforslaget til en kort behandling i trafikudvalget inden tredje behandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldborg):** Jeg vil gerne til det af hr. Arne Larsen stillede spørgsmål sige, at jeg tror ikke, man bør tage den del af linjeføringsforslaget helt så tungt, som det måske blev gjort. Jeg har kendt nogle af de tanker, uden at de var så nøje udformet, som er kommet frem for udvalget her i sidste omgang. Jeg ser denne lov først og fremmest som en bemyndigelseslov til projektering; det væsentligste formål med at få lovforslaget fremsat allerede nu, ret lang tid før den pågældende bro skal bygges, har været at få sikret linjeføringen og dermed afklare nogle planlægningsmæssige problemer.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Det er ikke usædvanligt, når man på grundlag af en projekteringslov skal til nærmere at projektere, at der så kan komme visse varianter i forhold til det, man oprindeligt havde tænkt sig. Hvis det er afvigelser af et sådant omfang, at projekter afviger væsentligt fra projekteringsloven, må det selvfølgelig korrigeres, men det er altså ikke usædvanligt, for der kan gå nogen tid, og man skylder naturligvis at tage alle nye forhold med ind, også dem, der måtte være kommet frem eller være blevet stærkere, siden en sådan projekteringslov er vedtaget.

Jeg vil gerne til de synspunkter, som hr. Arne Larsen har været inde på, føje det synspunkt, som jeg tror jeg nævnte under første behandling, at også med hensyn til fordelingen af den internationale trafik må man gøre sig klart, at det, vi nu arbejder med, i nogen grad er politisk bestemt, i den forstand at der går en grænse imellem Øst- og Vesteuropa, og det er ikke helt sikkert, at dens trafikale betydning vil bestå i samme omfang i mange år frem i tiden; det må også tages med. Det er den slags ting, der kan gøre, at man under projekteringen muligvis kan komme til nogle varianter.

Jeg ved ikke, om jeg kan klare det med det — jeg er naturligvis også villig til over for udvalget at komme med nogle bemærkninger — men jeg vil da gerne på den givne foranledning allerede her under anden behandling give det tilsagn til hr. Arne Larsen, at de muligheder for en kombination af forbindelsen nedover, sydpå, og den mod vest og syd, som i øjeblikket er den, der er fremhævet, indgår i disse overvejelser og det projekteringsarbejde, der nu skal foretages. Vi vil altså i forbindelse med forberedelserne til en anlægslov have det spørgsmål gennemarbejdet, ikke alene på grundlag af den trafikfordeling, som vi kender og regner med, men også på grundlag af de udviklingsforenelser, vi må have, mens arbejdet står på.

I øvrigt vil jeg takke for udvalgets enstemmige tilslutning til forslaget.

**Arne Larsen:** Jeg takker ministeren for den meget positive stillingtagen til det problem, som jeg her rejste. Jeg har på fornemmelsen, at ministeren og jeg tilsyneladende er meget enige i denne problemstilling.

Spørgsmålet er altså, hvor tungt man skal tage det, og dér vil jeg næsten sige, at man bør vel tage det så tungt, som det står skrevet i lovforslaget, og for at åbne mulighed for, at ministeren kan operere med flere løsninger, var det måske bedst at ændre lovteksten, således at vi klarede det på den måde for ministeren. Så derfor vil jeg altså henstille, at vi tager en kort drøftelse af det i udvalget og måske tager ministeren med på råd i det møde.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning vedrørende standsning af våbenleverancer til Grækenland [af Søgaard m. fl.].*

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XLV) findes i tillæg A. sp. 3865, fremsættelsen i tidenden sp. 5168).

Forslaget sattes til forhandling.

**Udenrigsministeren (Poul Hartling):** Det, der står i det socialdemokratiske forslag til folketingsbeslutning, ligger på linje med den politik, regeringen hele tiden har fulgt i Grækenlandsspørgsmålet. Der er bred enighed om denne sag her i tinget. Målet for regeringens politik har været og er fortsat at tilskynde til en tilbagevenden til demokratiske tilstande i Grækenland.

Hvad specielt angår våbenleverancer, er det regeringens opfattelse, at NATO-landene gennem tilbageholdelse af våbenleverancer til Grækenland har et middel til at søge at påvirke det nuværende græske regime i retning af en liberalisering af samfundsforholdene i Grækenland.

Som tidligere meddelt har jeg gentagne gange fremført de danske synspunkter over for udenrigsministre i andre NATO-lande, bl. a. også over for den amerikanske uden-