

**[Arbejdsministeren.]**

Lange kunne gå ind for flertalsindstillingen. Lad mig blot føje den kommentar hertil, at jeg kan ikke se, at det ærede medlems forslag løser ét eneste af de aktuelle problemer, vi er stillet over for. Jeg mener fortsat, at det er et livsvigtigt samfundsområde, det her drejer sig om. Der åbnes nu mulighed for nye forhandlinger gennem de institutioner, der oprettes i kraft af lovforslaget, hvorimod det ærede medlems forslag om, at et nyt mæglingsskud skulle stilles til rådighed ud over forligsinstitutionen, som jo gennem lang tid har været inde i billedet, jo ikke i sig selv indeholder nogen løsning. Nu har man mulighederne dels i fællesudvalget, dels i overenskomstnævnet.

Jeg vil altså gerne, idet jeg endnu en gang takker ordførerne, udtale ønsket om, at man så langt som gørligt finder frem til et resultat, som såvel de ansatte ved telefonselskaberne som den anden part i sagen kan være tilfredse med.

Hermed sluttede forhandlingen.

§§ 1 og 2, ændringsforslagene nr. 1, 2 og 3, § 3, således ændret, og §§ 4-8 vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Første næstformand (From):** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om projektering m. v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 126) findes i tidenden sp. 3500, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 965).

Der var stillet 10 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

**Horn:** Som det vil fremgå af betænkningen, har der i udvalget været enighed om, at man bør have en nord-sydgående motorvej gennem Jylland. Dermed hører enigheden også op. Det er ikke lykkedes gennem arbejdet i udvalget at nå til enighed. Meningerne er snarere blevet mere delt, end da vi sidst behandlede sagen.

Et flertal mener således at måtte fastholde, at man ikke på grundlag af vurderingen af de fremførte oplysninger har fundet anledning til at indtage et andet standpunkt end ved første behandling, nemlig, at det er hensigtsmæssigt, at motorvejen bygges ad den linje, som er skitseret i lovforslaget. Der er ikke rokket ved fornuften i at følge den linjeføring, og jeg tror endog, jeg kan sige det på den måde, at vi er blevet bestyrket i vor opfattelse, at det er den rigtige linjeføring, der her er anlagt. Vi har den opfattelse, at det er en produktiv arbejdsvej, vi skal have, og ikke en frokostvej til fjerntrafik alene. Intet tyder på, at der i dette århundrede skulle blive brug for en motorvej længere mod vest. Det ligger derimod ganske klart, at der er brug for en effektiv vej i den østlige side til betjening af alle de stærkt industriudviklede områder, som findes i en række regioner oppe i den østlige side af Jylland, og som jeg fremførte det ved første behandling, ville man her opnå den største nyttevirkning ved dette ret bekostelige anlæg.

Som det fremgår af betænkningen, har flertallet ikke været uforstående over for synspunkter, der er fremført fra Viborgområdet og fra Thy og den nordlige del af Ringkøbing amt, men vi mener altså, at disse områder har andre interesser med hensyn til udbygning af veje end netop at få lavet en nord-sydgående motorvej. De målpunkter, disse egne har, ligger noget anderledes, og derfor har vi peget på, at der må ske en udbygning af de veje, som disse områder specielt har interesse i — jeg tænker her særlig på hovedvejene 13, 15, 18 og 26, som netop dækker de områder, der her er tale om — det vil altså først

## [Horn.]

og fremmest sige en tværgående vej fra Ringkøbing til Århus over Struer, Holstebro og Herning til Lille-Bæltsbroen og fra Thisted over Mors, Viborg, Silkeborg og Århus til Lille-Bæltsbroen.

Enhver kan, hvis han har Jyllandskortet foran sig, se, hvorledes disse egne interesser stråler imod Lille-Bælt, imod Århus og imod grænseovergangene i øst og i vest.

De samme interesser har egentlig de sydvestlige dele af Jylland, jeg tænker her specielt på Ribe-Esbjerg området. Det, de har behov for, er udbygning af hovedvej 1 og hovedvej 11 i takt med den øvrige vej-udbygning, og det er diagonalvejen fra Esbjerg op imod Århus.

Disse betragtninger kan samles i et mønster. Der er tre dragende punkter for den jyske landsdel, nemlig Århus, Lille-Bæltsbroen og grænseovergangene i øst og i vest. Der er ikke brug for at lave andre veje end dem, der her er foreslået, eller udbygge andre end de her nævnte. Det giver nemlig den egnsudvikling, der fra forskellig side er udtrykt ønske om, idet man har ønsket en vejbygning, som kunne skabe en særlig egnsudvikling i andre dele af Jylland end den østlige. Men vi har jo ved første behandling peget på, at disse muligheder er til stede, og at de også er udnyttet. Jeg tror, at de, som taler om at få en motorvej bygget længere imod vest, overser én ganske bestemt ting — måske et par, men navnlig én — nemlig at Århus havn er inde i en vældig og fortsat udvikling, og det tvinges den til, idet den søværts transport samler sig om større og større transportenheder, som vort land kun har ganske få havne der kan betjene: havnene i Århus, København og Odense. Det er de tre hovedhavne, der kan tage den store tonnage, og for nogle af dem kan det måske endda blive vanskeligt at tage de allerstørste skibe. Men Århus og delvis Fredericia, som i nogen grad er en speciel havn, vil være to dragende punkter. Dernæst vil naturligvis Ålborg og Esbjerg også virke dragende på industrialiseringen, fordi de har havne af en betydelig effekt. Men navnlig de to andre har en sådan placering, at ingen tænker på forandring, og selv om man ville forsøge på det, ville det ikke lykkes.

Da vi altså på forhånd ved, at det for-

holder sig sådan, at udviklingen vil stråle ud fra disse centre, hvor der er mulighed for tilførsel og udførsel af råvarer og færdigvarer, er det givet, at de her nævnte knudepunkter vil spille den afgørende rolle i egnsudviklingen i Jylland, og her bliver den foreslåede linje absolut afgørende, når den så, som vi har givet udtryk for det i betænkningen, udbygges med de tilhørende diagonalveje.

I de oplysninger, professor Humlum har givet udvalget, dokumenterer professoren egentlig selv, hvad jeg nævnte ved første behandling: at en motorvej i sig selv ingen egnsudvikling skaber; den kan forstærke en egnsudvikling, hvis en række andre forudsætninger er til stede, og deraf er nogle altså til stede for Jyllands vedkommende, og man må så derfra give anvisning på, hvorledes man kan klare det.

Til støtte for vore synspunkter på dette specielle felt med hensyn til egnsudviklingen — altså om man skulle bruge en motorvej til at styrke egnsudviklingen — er der forelagt udvalget en tysk rapport, som tydeligt og klart viser, at man ikke klarer det bare ved at lave motorveje. Tyskland må vel nok siges at være et ganske typisk eksempel på, at denne tankegang er ganske forfejlet, for Tyskland var i den situation, at de havde motorbaner og autobaner før krigen, og deres væsentligste industribyer var smadret efter krigen. De havde altså haft alle muligheder for at afprøve Humlums og andres teori om, at motorveje skaber egnsudvikling. De gjorde det ikke. De har genopbygget deres industri på de gamle industricentre. Et stærkere bevis kan man ikke have for, at denne teori er fuldkommen ved siden af, og det er desuden en erfaring, som både USA, Canada og en række andre lande har gjort.

Vi har også peget på og lagt betydelig vægt på, at de regioner, som knytter sig til den vej, der kommer, nu udbygges på en fornuftig måde. Vi er ikke blinde for, at netop i Århusregionen er udviklingen så kraftig, at man godt kunne stille sig det spørgsmål, om det er fornuftigt at lægge vejlinjen øst om Brabrand Sø. Det vil man også se i betænkningen at vi har været inde på. Men vi må erkende, at det er ganske fornuftigt. Vi kan nemlig udmærket forestille os — det kan jeg i hvert fald — at ved år 2000

**[Horn.]**

vil udviklingen være skredet så stærkt frem, at der er grund til at antage, at man da et stykke nord for Skanderborg vil lade en ny vej glide forholdsvis ret nordpå, som igen vil munde ud et sted nord for Randers. Det vil sige, at den krumning, man nu laver ind mod Århus øst om Brabrand Sø, bliver en motorgade i Storårhus, og længdevejen bliver som her nævnt udgående fra et punkt ud for Ry og Skanderborg og indflettes så nord for Randers. Her gælder det om, at byplanlæggere, bykommunale og amtskommunale myndigheder har øje for udviklingen, så at man ikke får en sammenklumpning af bebyggelse omkring motorvejsanlægget og en uhenigtsmæssig og uskøn byudvikling i denne region.

Når jeg har nævnt Århusområdet, er det kun for at tage det som eksempel. Det samme kan udmærket forekomme i andre regioner, men Århus er et ganske typisk eksempel. Jeg er tilbøjelig til at tro, efter det vi i dette øjeblik ved om vejbyggeri, at Århus i år 2000 vil være en af de mest effektivt fungerende byer, og at den nuværende Ringgade i Århus også vil være en forholdsvis effektiv motorgade.

Den vej, vi her træffer principbeslutning om, vil yderligere være en særdeles effektiv motorgade i Århus, og så kommer anlægget lidt længere mod vest, som retter buen ud. Hvis de kommunale myndigheder og planlæggere har mod og vilje til at få planerne overholdt, bliver denne region særdeles funktionsdygtig, samtidig med at man kan få en ganske smuk udformning af hele dette vældige felt, hvor menneskene kan leve rart og hyggeligt i et industrisamfund. Det er et stort ansvar, der pålægges dem, som skal udforme disse planer. Jeg har villet nævne det her, fordi der blev gjort en bemærkning om det i udvalget. Det var det ærede medlem hr. Poul Hansen (Grenå), som selv havde oplevet, hvordan sådan noget kan forkuldres. Det er rigtigt. Jeg har selv haft lejlighed til at se sådan noget, men forudsætningerne for og starten af det, man

havde i USA, er nu noget anderledes, end tilfældet er her.

Ja, efter disse betragtninger skal jeg tilråde, at man stemmer imod ændringsforslagene. Vi mener, det vil være klogt, at man ved tredje behandling går ind for den i lovforslaget angivne linjeføring.

**Holmberg:** Ja, så er vi altså nået til anden og — vi kan godt sige — i realiteten sidste behandling af det store og vigtige forslag, som forslaget om den jyske motorvej er med de konsekvenser, som vi ved det får. Jeg siger i realiteten sidste behandling; vi ved alle, der er noget, der hedder tredje behandling, men ministeren har sit flertal, og det har ført med sig, at der overhovedet ingen mulighed har været for forhandling. Det ærede medlem hr. Horn beklagede, at vi ikke var nået til enighed. Det er da meget svært, når der ingen muligheder er for at forhandle. Ministeren har, som jeg nævnte, sit flertal, hvorfor det har været meget, meget svært.

Ved første behandling af lovforslaget henstillede jeg til ministeren og regeringen ikke at låse sig alt for fast, så der i hvert fald var en mulighed for måske senere, når vi fik oplysninger i udvalget, at få ministeren til at ændre indstilling. Jeg mener, at mange af de oplysninger, vi har fået som svar på spørgsmål, vi har stillet, egentlig direkte modarbejder den østlige linjeføring, men ministeren vil åbenbart ikke høre på argumenter. En gang imellem talte vi om, hvem det egentlig var der misforstod hvem.

Jeg havde egentlig ikke tænkt mig ved denne lejlighed at drage så forfærdelig mange ting frem, men visse ting må komme til udtryk. Selv om vi nok er blevet så gamle i gårde, at vi ved, det ikke hjælper stort ved en anden behandling og før en tredje behandling, er der alligevel visse ting, der skal siges, inden vi står ved afslutningen af debatten om dette store projekt.

Lad mig først slå de ting fast, der er enighed om. Vi er enige om, at der skal byg-

## [Holmberg.]

ges en motorvej. Det er også rigtigt, at vi har fået en del henvendelser fra forskellige herom, måske med lidt forskellig indstilling til, hvor man skal bygge motorvejen, men udvalget er enig om, at der skal bygges en motorvej. Nogle af henvendelserne er gået ud på, at vi skulle udbygge hovedvej 10 og måske hovedvej 13 og så se tiden an. Det kunne egentlig være ganske fristende at gå ind i den betragtning. Jeg tænker nok, det senere vil vise sig, at der vil ske en så stor ekspansion i de områder, at det måske senere ville være nemmere at bevise det rigtige i en mere vestlig linjeføring. Jeg vil gerne tilføje, at det tager lang tid at bygge en motorvej. Det ville i og for sig også være urimeligt at udskyde afgørelsen over for by- og amtsråd, der ikke kan komme til at disponere, så længe tingene flyder, så selve motorvejen er vi altså enedes om, men hermed hører enigheden også op. Der er i øvrigt også enighed om, at linjeføringen stort set skal gå fra landegrænsen i syd med mindre afvigelser til Ålborg i nord.

Ministeriet anfører i bemærkningerne til lovforslaget, at valget af linjeføring i første række skal tage hensyn til aflastning af bestående veje, og så gør man opmærksom på, at det i særlig grad er hovedvej A 10, som i dag er den vej, som har langt den største nord-sydgående trafik, og senere, at hvis vejen ikke aflastes ved anlæg af motorvejen, var det uundgåeligt, at den på de fleste strækninger skulle udvides, så transporten kan afvikles, så trafikken kan afvikles. Det er altså rigtigt, men der er åbenbart flere måder at sige en sandhed på.

Jeg skal her kommentere visse ting:

Vi har fået oplysninger om procentfordelingen af trafikken på hovedvej A 10 og hovedvej A 13, og det er rigtigt, at der er stor trafik på begge hovedveje. De oplysninger, vi har, er fra juledøgn 1963, og analysenetiden er fra kl. 7 til kl. 17. Jeg beder om, at man bemærker, at det er juledøgn; turistr trafikken er altså med. Trafikken er meget stor mellem Vejle og Århus, men fra Århus og nordpå aftager den meget, ja, man kan næsten sige, at den her er relativt lille. Hvorfor gør ministeren i øvrigt ikke opmærksom på, at det for langturs-

trafikken ser anderledes ud? Jeg anførte ved første behandling, at vi formodede, der var sket en forskydning af langturs trafikken fra hovedvej A 10 til hovedvej A 13, og efter de oplysninger, vi nu har fået, er det rigtigt. Man kan stille det spørgsmål til den højtærede minister, om han ikke tror, at netop langturs trafikken i forbindelse med motorvejen fremover vil komme til at spille en større og større rolle. Jeg behøver næsten ikke at spørge ministeren herom, for uanset hvad ministeren må mene, er jeg sikker på, at det vil ske.

Så er det blevet anført, at 85 pct. af trafikken foregår mellem byerne, og at folk ikke kører så forfærdelig langt. Denne betragtning er nok mere rigtig nu, end den vil være fremover, men bortset fra det; hvor mange af de 85 pct. ville køre på motorvejen, hvis den var der? Det er der ikke nogen der med sikkerhed kan svare på. Personlig mener jeg ikke, det bliver så forfærdelig mange, for jeg tror, at folk på de relativt korte stræk, som de indtil nu har kørt, vil benytte de bestående veje, som jo — det erkendes — skal udbygges, selv om vi bygger motorvejen.

Vejdirektoratet anfører selv, at der er mange usikkerhedsmomenter. Lad mig tage nogle af dem frem. Jeg har nævnt ét af usikkerhedsmomenterne, nemlig hvor mange eller hvor få af dem, der kører på de små afstande, der vil benytte motorvejen.

Ministeren anfører ligeledes, at hovedvej A 10 skal udvides, hvis vi ikke bygger motorvejen her, og det er rigtigt, men den skal også udbygges, selv om vi bygger motorvejen her, det skal den, uanset hvor vi placerer motorvejen. Naturligvis vil det skåne hovedvej A 10 en del, hvis vi bygger motorvejen her, men til gengæld kræves uvægerlig en udbygning af hovedvej A 13, hvortil — som jeg har anført — langturs trafikken er flyttet, den trafik, som vi sikkert alle kan blive enige om vil komme til at spille en større og større rolle.

Vi har i forbindelse med de mange usikkerhedsmomenter med hensyn til, hvor stor trafikken vil blive på henholdsvis den østlige og den mere vestlige motorvej, fået en hel del oplysninger fra vejdirektoratet. Jeg har da meget stor respekt for tal og beregninger, men at der ikke kan tælles på en vej, der ikke eksisterer, ved vi alle sam-

[Holmberg.]

men. Det kan altså kun være et skøn, og hermed må der også være mulighed for fejlskøn. På forhånd vil jeg ikke anfægte dette skøn, men jeg havde regnet med visse områder, visse afstande. Men lad gå med det. Oplysningerne, vi i udvalget har fået på bilag 9, derunder bilag 2 og 2 b, viser imidlertid, at der egentlig ikke er så forfærdelig stor forskel på den af vejdirektoratet foreslåede og den mere vestlige linjeføring — jeg siger med vilje: ikke så forfærdelig stor forskel — og hvis ministeren vil have dette nærmere uddybet, har vi materiale liggende på vore pladser.

Jeg synes, at diskussionen i udvalget og ved første behandling — og også her ved anden behandling — efter min mening har været af en lidt mærkelig og også på mange måder lidt kedelig karakter, for ministeren har ikke villet give sig på ét eneste punkt. Der har ingen mulighed været for forhandling om de synspunkter, vi står for, og en hel del af de oplysninger, vi har fået, mener jeg — som jeg nævnte før — modarbejder den østlige linjeføring.

Ministeren sagde i sin fremsættelse, at der desværre ikke var enighed om den rette løsning. Det kan vi alle blive enige om; men hvad er den rette løsning? Jeg er ked af at sige det, men jeg siger det alligevel: jeg mener simpelt hen ikke, at sagen er undersøgt nok. Ministeren siger også, at de østlige kommuner og amter er gået ind for vejdirektoratets linje. Hertil vil jeg ganske enkelt sige, at det giver jeg ingenting for. De vestlige byer og amter ville jo gøre det samme. Jeg kan næsten sige, at et andet resultat af vejdirektoratets rundspørge ville nærmest have været opsigtsvækkende. Men hvad er det egentlig, der ligger til grund for det, vi i øjeblikket behandler? Ministeren kan sige, at det ved vi alle sammen. Det er bl. a. vejdirektoratets Jyllandsrapport, der ligger til grund; men de tal, vi finder dér, kan, som jeg har nævnt, fortolkes. Jeg har gjort opmærksom på og vil også gøre det her i folketinget, at det efter min mening er ret tvivlsomt, hvilken vægt der i det hele taget kan lægges på en analyse fra 1956. Jeg mener bl. a., at jeg har set, at vejdirektøren har sagt, at der ikke kan regnes med mere end én nord-sydgående motorvej i Jylland, og da jeg tror, det er temmelig

realistisk bedømt, er det også afgørende, at det hele bliver drøftet til bunds, så vi kan finde den rigtige placering. Går vi tilbage til 1956 med Jyllandsrapporten og de oplysninger, vi bl. a. kan få dér, kan vi vel alle sammen være enige om, at udviklingen i bital og industrialisering er gået rask i årene siden da, og det er også gået betydeligt raskere, end det var forudset i 1956. Jeg ved ikke, hvornår det første spadestik skal tages til den kommende motorvej, men jeg er i alt fald bange for, at det senere vil vise sig, at linjeføringen er meget forkert. Det ligger i sagens natur, at der selvfølgelig kan gives argumenter for den østlige, og det tør også antydes, at ministeren har bestræbt sig derfor — ikke altid med lige stort held — men det er, som om alle argumenter for den vestlige ikke er blevet hørt. Vi har drøftet dem lidt, men det er, som om ministeren ikke vil forstå, at der også er noget, der kan tale for den vestlige. Det er også, som om ministeren ikke vil gå ind for, at der er andre faktorer, som kan spille ind i forbindelse med en motorvej, end netop afviklingen af trafikken. Jeg skal, inden jeg engang slutter, vende tilbage til spørgsmålet om egnsudvikling, som også det ærede medlem hr. Horn var inde på.

Endvidere er der så en måske mindre ting, og det er anlægsomkostningerne. Her tager ministeren og flertallet åbenbart slet ikke hensyn til, at den af mig foreslåede linjeføring vil blive billigere, hvad angår kilometerpris. Den er for den af mig foreslåede linjeføring regnet ud til 3,6 mill. kr. pr. km, medens vejdirektoratets kostpris er beregnet til 4,4 mill. kr. pr. km. Min linjeføring er altså trods alt ca. 20 pct. billigere. Jeg siger slet ikke, at det må være eneførende, men det kunne jo godt være, at vi alle her i tinget en gang imellem, uanset hvilket parti vi tilhører, også skulle tænke lidt på anlægsudgifter i forbindelse med de store projekter, vi står over for både i dette og i andre tilfælde. Jeg vil også anføre, at den af mig foreslåede linjeføring er kortere, når det gælder rejser mellem væsentlige trafikknudepunkter, og det mener jeg spiller en stor rolle, også i forbindelse med den mere vestlige linjeføring, netop som motorvejsbetragtning, i de store stræk. Den er ca. 30 km kortere fra Ålborg ned til Padborg. Jeg betvivler slet ikke, at vejdirektoratets

## [Holmberg.]

embedsmænd har udført et stort og dygtigt arbejde; ej heller at man fra direktoratets side under de givne forudsætninger og muligheder på redelig vis har søgt frem til et resultat. Men jeg frygter for, at både ministeren og hans direktorat har følt sig bundet af forudsætninger, som måske var rigtige i 30'erne og 40'erne og op til 1950, men som udviklingen allerede er løbet fra.

Jeg vil slet ikke lægge skjul på, at det egentlig har forbavset mig at se, at ledende vejfolk for år tilbage, både i skrift og tale, næsten på forhånd har lagt sig på den østlige linjeføring. Det kan aldrig lægges nogen til last, hverken embedsmænd, politikere eller ministre, hvis de på baggrund af en stedfunden udvikling og efter at have fået lidt mere viden og indsigt skifter standpunkt; det vil derimod få overordentlig uheldige konsekvenser, hvis man tager skyklapper på og fastholder standpunkter, som måske næsten er taget på forhånd og egentlig på forældet grundlag.

Jeg er meget, meget ked af denne sags udvikling. Jeg ved godt, at ministeren har sit flertal og kan gennemføre sit standpunkt, som det passer ham uden at spørge os — og det er åbenbart også det, ministeren vil gøre.

Den tale, jeg har holdt her, har jeg ikke gerne villet holde, men jeg har ment, den skulle holdes, før motorvejen skal endeligt fastlægges dér, hvor den formodentlig kommer til at ligge.

Det kan skyldes forskellige ting, at vi ikke er nået til enighed. Nu er der for ganske nylig kommet oplysninger frem om, at ministeren mente, at vejbygning og egnsudvikling faktisk ikke kom hinanden ved, og det er måske en af grundene til, at vi slet ikke har kunnet blive enige med ministeren og dermed med flertallet. Det er egentlig ufatteligt, at egnsudviklingen ikke har været mere inde i billedet, end den åbenbart har været. Vi går i virkeligheden ud fra 2 helt forskellige grundsynspunkter med hensyn til, hvad formålet med udbygningen af landets trafik anlæg skal være. Ministeren og udvalgets flertal holder sig snævert til den traditionelle opfattelse, at udbygning af vejnettet skal ske dér, hvor trafikken i forvejen er placeret på grund af det hidtidige vejnet og den ud-

vikling af byområderne, der hidtil har fundet sted. Vi er af den opfattelse, at vi i alle vore planer for udbygning af trafik anlæg og offentlige anlæg skal søge at skaffe grundlag for en væsentlig bedre fordeling af befolkning og beskæftigelse end den, vi har; og den, vi får; og hvis vi — som ministeren ønsker det — blot trasker videre i den fastlagte retning, opnår vi ikke det, som mange af os ønsker.

Ministeren hæfter sig udelukkende ved den nuværende trafiks fordeling og bygger sin prognose på, at trafikken stadig vil søge de samme veje som hidtil. Det er en kendt sag, at nye veje tiltrækker trafik, og at placeringen af fremtidige virksomheder, og dermed af beskæftigelse og boliger, sker under hensyn til — jeg siger med vilje „under hensyn til“ — de trafikale muligheder. Ministerens princip er meget farligt for ikke også at sige, at det er forkert, for det vil uundgåeligt føre til, at vi stadig øger trafikken dér, hvor den i forvejen findes. Hvis vi bygger den østjyske motorvej, er det en hel selvfølgelighed, at befolkningen, ja, jeg kan også sige arbejdspladser og boliger, vokser og øges særlig i dette område; og at trafikken derfor vil søge derhen, er også naturligt. Og næste gang, vi bliver nødt til at udbygge trafik anlæggene, kan der foreligge statistikker og prognoser, der beviser, at det igen bliver nødvendigt at udbygge trafik anlæggene dér, hvor de i forvejen findes. Det er det, vi får ud af det, der måske nu sker.

Jeg kan sige, at vi inden for venstre er dybt skuffede over, at ministeren har så lidt til overs for egnsudviklingssynspunktet, og jeg skal åbent erkende, at hans forslag til linjeføring overhovedet ikke tager dette synspunkt med i betragtning. Det skaber altså indtryk af, at regeringens interesse for egnsudviklingen er begrænset til statens eller det offentliges støtte eller tilskud til virksomheder, altså foranstaltninger, der øger det offentliges indflydelse på virksomhedernes indbyrdes forhold.

Hvis man nu er enig med os i, at målet for et fremtidigt Danmark — kan vi sige — er at skabe bedre balance og ganske særligt at øge udviklingen i de vestlige egne, må man også lægge dette til grund, når man skal skabe fremtidens trafikforbindelser. Og det er da helt ulogisk, at man samtidig

**[Holmberg.]**

erklærer sig som tilhænger af en sådan udvikling og alligevel i sit trafikprogram forudsætter, at alt skal blive ved at gå i de samme baner.

Det giver mig endvidere anledning til at påpege det helt uheldige i den administrative og politiske adskillelse, der på dette område finder sted, altså trafikken på den ene side og egnsudvikling og planlægning på den anden side. Jeg er helt overbevist om, at hvis de myndigheder, der virkelig interesserer sig for egnsudviklingen, havde været med i forarbejderne til den jyske motorvej, var der aldrig blevet fremsat lovforslag om, at den jyske motorvej skulle gå helt ude i øst og sno sig omkring de eksisterende byområder.

Se, ministeren baserer åbenbart sit forslag på økonomiske betragtninger over trafikafstande. Jeg ser også, at forslaget hviler på den forudsætning, at udviklingen i befolkningstal og erhverv fortsat først og fremmest sker i Østdanmark. Hvis man i stedet for går ud fra, at vi gennem egnsudvikling får en forholdsvis hurtigere udvikling mod vest, vil resultatet blive det stik modsatte, og resultatet af sådanne regnestykker må altid afhænge af forudsætningerne; forudsætter man den stærkere fremtidige udvikling mod øst, bliver den østlige linje den økonomisk mest fordelagtige; forudsætter man i stedet, at udviklingen sker længere vestpå, bliver den vestlige linje mere fordelagtig. Jeg føler mig desværre overbevist om, at hvis flertallet beslutter sig til den foreslåede østlige linje, vil der ikke gå mange år, før man vil erkende, at det var en af de store og afgørende fejltagelser i dansk trafikpolitik.

Ved lovforslagets første behandling tilføjede jeg på mit partis vegne en saglig udvalgsbehandling, og det har vi efterlevet; der er ingen, der vil kunne sige det modsatte; men der har ikke været mulighed for at forhandle med ministeren. Af den grund og af mange andre har vi stillet vore ændringsforslag for at få en mere vestlig linjeføring, og jeg opfordrer alle til at stemme for de af os stillede ændringsforslag nr. 2, 4, 7 og 10.

**Ninn-Hansen:** De to foregående ærede ordførere har jo begge foretaget en meget

omhyggelig gennemgang af de problemer, der knytter sig til lovforslaget, henholdsvis for og imod den østlige linjeføring, og i betragtning af denne omhyggelige gennemgang går jeg ud fra, at jeg har tilladelse til kun i nogle få bemærkninger at fremføre mine synspunkter.

Der har jo næsten været en lidenskabelig debat om denne sag inden lovforslagets fremsættelse i folketinget og gennem lang tid. Det har imidlertid vist sig, efter at lovforslaget var fremsat, at der var grundlag for en saglig behandling, og at der ikke længere var plads for den lidenskabelige debat. Jeg synes, alle har medvirket til en saglig behandling af lovforslaget. Også de ærede medlemmer hr. Thestrup og hr. Holmberg har jo ved fremsættelsen af deres konkrete forslag stærkt medvirket til, at vi kunne få alle oplysninger frem, som det er sket, få debatten ned på jorden og få drøftelserne udelukkende på det saglige plan.

Jeg synes derfor, at i betragtning af den diskussion, der har været, er det særdeles tilfredsstillende, at der i udvalget har kunnet opnås enighed om det væsentlige i hele sagen, nemlig dette, at man nu skal tilrettelægge en jysk motorvej, for der har jo under den tidligere debat været fremført synspunkter, der kunne opfattes på den måde, at man ikke mente, at en jysk motorvej burde tilrettelægges nu, at der ikke skulle træffes bestemmelse om den, og at man kunne nøjes med udbygning af bestående hovedveje.

Men hele udvalget er altså af den opfattelse, at en sådan projektering er en nødvendighed, og det er da også et standpunkt, som efter min opfattelse ikke kan være anderledes, for hvis man ikke i dag ville træffe bestemmelse om en jysk motorvej, ville det få den virkning, at Jylland ville komme til at stå dårligt trafikmæssigt i det samlede billede. Det kunne på længere sigt bevirke, at det jyske område ville blive hindret i en erhvervsudvikling, hvis man tager i betragtning den udbygning, som alle regner med skal ske i den øvrige del af landet: gennemførelse af motorveje tværs over lande, Store-Bæltsbroen, bygningen af broforbindelsen til Sverige og vel også broforbindelsen fra det sydlige Danmark til Vesttyskland.

## [Ninn-Hansen.]

Hvis man tager disse linjeføringer i betragtning, mener jeg, det må stå ganske klart, at der vil være en overordentlig betydelig risiko for, at hvis Jylland ikke var med i denne moderne trafikudvikling med en motorvej, ville det ramme det jyske område. Derfor er dette lovforslag en bistand til det jyske områdes erhvervsudvikling, og derfor — det vil jeg gerne pointere — er der fra alle sider i udvalget, jeg tror i hele folketinget enighed om, at man ser særdeles positivt på disse egnsudviklingsmuligheder ved gennemførelse af denne lovgivning om en motorvej i Jylland.

Dernæst kommer det mere subsidiære spørgsmål om linjeføringen, for spørgsmålet om motorvej eller ikke er jo det principale. I den konservative folketingsgruppe har vi under alle debatter om trafikspørgsmål haft den opfattelse, at vi i første række måtte opfylde det trafikmæssige behov. Det var den opgave, vi blev stillet over for, og det var det, vi så efter, når vi skulle tage stilling til, hvordan projekteringen skulle være. Vi har fremført disse synspunkter. Det er efterhånden mange gange, vi har hævdet nødvendigheden af en hurtig påbegyndelse af Store-Bæltbroen, og i drøftelserne om forbindelsen over Øresund har vi af samme grund på et meget tidligt tidspunkt her i salen hævdet nødvendigheden af at udbygge den sydlige linje, for det var der, det trafikmæssige behov måtte komme, det var der, vi måtte regne med en så kraftig udvikling, at vi måtte antage det for naturligt og rigtigt med broforbindelsen.

Lige sådan i spørgsmålet om linjeføringen i Jylland. Jeg mener, det må være ganske klart såvel efter den udvikling, som har været, som efter den udvikling, man regner med må komme, at det vil være en tilside-sættelse af de interesser, man har i byerne og i omegnen af byerne Åbenrå, Kolding, Vejle, Horsens, Århus og Randers, hvis man placerer motorvejen anderledes, end vi er gået ind for med den østlige linje. Vi mener samtidig, at således som lovforslaget er forelagt og efter de synspunkter, vi er gået ind for i betænkningen, vil man ligeledes kunne opfylde ethvert trafikalt og også egnsudviklingsbehov for den vestlige del af Jylland, for byerne Viborg og Holstebro, for forbindelsen til Hanstholm Havn,

ved de diagonalveje, som er omtalt i lovforslagets bemærkninger, og som vi har fået nærmere redegørelse for i udvalget.

Vi mener altså ganske klart, at den østlige motorvej opfylder det trafikmæssige behov, at det er den billigste løsning, for hvis man valgte andre løsninger, måtte der ske en udbygning af de bestående hovedveje alene for at opfylde byernes behov, og at man på længere sigt har sikret en udvikling i Jylland for det jyske erhvervsliv, hvorved man får dækket hele det jyske område tilfredsstillende med denne linjeføring.

Det er jo ganske naturligt i en sag af denne karakter, hvor der også er lokale interesser, der spiller en afgørende rolle, og hvor selvfølgelig vurderingen af et sådant spørgsmål, der jo har megen forbindelse med en teknisk tilrettelæggelse, må bevirke visse afskillelser i opfattelsen, at der inden for de forskellige grupper er en forskellig opfattelse. Det ærede medlem hr. Thestrup vil redegøre for synspunkter hos et mindretal i den konservative folketingsgruppe, men den tilslutning til den østlige motorvejslinje, som jeg har angivet ved første behandling og her ved anden behandling, deles af 30 medlemmer af den konservative folketingsgruppe, der altså gerne deltager i en gennemførelse af motorvejen med den østlige linje.

**Kirkegaard:** Det ærede medlem hr. Horn gav udtryk for, at der ikke under de forhandlinger, som er ført i udvalget, er fremført synspunkter eller argumenter, som har rokket ved de synspunkter, som det ærede medlem hr. Horn fremsatte ved første behandling. Jeg kan sige, at det knap er gået mig på samme måde. Under udvalgsarbejdet er jeg nærmest i mine overvejelser mere og mere kommet til det resultat, at det både af trafikmæssige og af udviklingsmæssige grunde vil være bedst at anlægge den påtænkte motorvej på en mere vestlig linje end den, ministeren har foreslået. Men selv om jeg mener, at en sådan vestlig linje bør foretrækkes, bør vi alligevel fastholde det synspunkt, at vi fortrinnsvis eller først udbygger vort vejnet dér, hvor trafikbehovet er størst, altså i de områder af landet, hvor vejene er hårdt belastede eller nærmest overbelastede. Her tænker jeg særlig på hovedvej 10. Den er ikke tidssvarende mere.



[Kirkegaard.]

Det er mit indtryk, at vi vil få den største nyttevirkning af både penge og arbejdskraft, hvis vi nu med det samme påbegynder en udbygning af hovedvej 10 til fire spor.

I det materiale, som udvalget har fået stillet til rådighed af ministeren, er der også en beregning over en sådan udbygning, en ret omfattende udbygning i øvrigt, med omkørselsveje ved de store byområder og med en stor del af skæringerne bragt ud af niveau. Ved en sådan udbygning kan hovedvej 10 uden vanskeligheder, tror jeg, tage en voksende trafik mange år frem i tiden. Og så er det måske værd at tage i betragtning også, at det vil være relativt billigt set i forhold til, hvad det koster at anlægge en motorvej. Det vil altså sige, at i hvert fald i de første år kommer vi ud for mindre udgifter. Hertil kommer så, hvad der må forekomme mig at være afgørende, at en sådan udbygning kan gennemføres ret hurtigt. Det må efter min opfattelse være en stor fordel for østkystens store byområder fremfor at måtte vente på en motorvej mange år frem i tiden.

Til de synspunkter, som jeg her har fremsat, har jeg under udvalgsarbejdet søgt tilslutning med et, må jeg desværre erkende, ret ringe held, og jeg har derfor ikke fundet det rimeligt at stille ændringsforslag. Under disse omstændigheder vil jeg derfor personlig — jeg tør desværre ikke give udtryk for, at jeg har mine partifæller med mig alle sammen — stemme for de ændringsforslag, som er stillet af det ærede medlem hr. Thestrup. Jeg håber, de kan blive vedtaget; men sker det — og det kan tænkes — at de bliver forkastet, agter jeg at stemme for de ændringsforslag, som er stillet i udvalget af venstres medlemmer.

Jeg anser det for at være af stor betydning, at en mere vestlig linjeføring bliver vedtaget. Det vil, så vidt jeg kan skønne, ganske naturligt eller måske skulle jeg sige helt nødvendigt af sig selv fremkalde en omgående udbygning af hovedvej 10, og jeg mener at have begrundet, at den udbygning bør gennemføres, inden anlægget af en motorvej påbegyndes.

Jeg gentager, hvad jeg sagde til at begynde med, at efter min opfattelse vil vi få den største nyttevirkning af både kapitalindsats og af arbejdskraft ved at tage pro-

blemerne i den rækkefølge, og det at få størst udnyttelse, størst nyttevirkning af kapital og arbejdskraft er jo det, man skal tænke på ved enhver investering.

Arne Larsen: Jeg skal ikke forlænge debatten unødigt. Der er allerede fremført mange synspunkter om den nord-sydgående jyske motorvej, men jeg vil gerne komme med nogle enkelte betragtninger og sige et par ord om de stillede ændringsforslag.

Der er blevet udført et grundigt arbejde i udvalget, og vi har fået en god og en alsidig belysning af problemerne. Desværre opnåede vi ikke gennem vort udvalgsarbejde en bred enighed om linjeføringen. Et flertal mener, at den foreslåede linjeføring er den rigtige, men modstanderne af den foreslåede linjeføring deler sig i 3 mindretal, der hver for sig har stillet ændringsforslag.

Flertallet kommer i betænkningen ind på et meget vigtigt spørgsmål, som for mig er ret afgørende. Flertallet har nemlig ligesom jeg haft betænkeligheder ved den foreslåede linjeføring ved Århus. Her er motorvejen foreslået ført ind mod Århus, øst om Brabrand Sø og ind i selve Århus byområde. Jeg har været meget betænkelig og er stadig væk meget betænkelig, og flertallet er det altså også, men det har jo overvundet sine betænkeligheder efter den henvendelse, udvalget fik fra de østjyske købstæders deputation og efter de givne oplysninger til udvalget.

Jeg tror stadig væk, at der er mange medlemmer i det høje ting, som nærer de allerstørste betænkeligheder ved en sådan løsning af motorvejsføringen i Århusområdet. Jeg er i hvert tilfælde ikke blevet overbevist. Jeg tror, det er i bund og grund forkert at realisere den foreslåede linjeføring i dette område. Århus er i forvejen delt op gennem DSB-baneanlægget og ved banegårdens placering. Århus er herved nærmest delt på tværs, og ved det forslag, som vi nu skal gennemføre, hvis flertallets forslag bliver gennemført, får vi yderligere en opdeling af Århus byområde, skal vi sige på langs, og derved ophakkes byen jo yderligere i flere områder.

Jeg finder, at det af byudviklingsmæssige grunde ikke bør ske. Flertallet forudsder da også, at én forudsætning bør og skal

[Arne Larsen.]

opfyldes, nemlig den, at stillingtagen til denne linjeføring forudsætter, at amt og bykommuner i det nævnte område snarest får endeligt udarbejdet deres egns- og byplaner omkring og i tilslutning til motorvejslinjen. Jeg går derfor ud fra, at man altså ikke på nuværende tidspunkt endeligt har fastlagt sine egns- og byplaner, at de ikke er så fremskredne, at en ændring af linjeføringen ikke vil kunne finde sted; tværtimod tror jeg, det vil være meget påkrævet.

I Vejle-området står vi over for noget nær de samme problemer, altså byudviklingsmæssige. Her er vejføringen også foreslået efter min opfattelse alt for tæt på Vejle by. Den er foreslået øst om Vejle og med en højbro over Vejle Fjord. Også her er der grund til at være de allerstørste betænkkeligheder netop af byudviklingsmæssige grunde. Jeg vil langt foretrække en vejføring vest om Vejle by ikke alene af byudviklingsmæssige grunde, men også af den grund, at vi vel før eller senere i Jylland må og skal få et førsteklases motor- eller hovedvejsanlæg, som fører op mod den nordvestlige del af Jylland, altså over Herning- og Holstebroområdet. En sådan vej vil før eller senere være stærkt påkrævet og vil altså her vest om Vejle kunne få den allerbedste kontakt med og tilknytning til dette nye motorvejssystem mod Lille-Bælt og mod syd mod grænsen. Af disse grunde har mit parti stillet sine ændringsforslag, som altså foreslår en vejføring vest om Vejle og vest om Århus, og jeg vil anbefale disse forslag meget varmt.

Jeg er i og for sig også glad for den anbefaling, det ærede medlem hr. Horn gav mine forslag, idet han jo også selv kom ind på det spørgsmål, at før eller senere blev det jo nok nødvendigt at lave det hovedvejsanlæg fra omkring Skanderborgområdet og nordpå mod Randers, altså i en temmelig pæn og anselig afstand fra selve Århus' byområde. Det er netop det, vi forudser med vore forslag. Vi står jo ikke alene om det, idet man også i vejdirektoratet, hos teknikerne, har kunnet forudse, at en sådan linjeføring var aktuel, idet man i vejrapporten har stillet dette som et alternativt forslag.

Jeg tror, det vil være rigtigst at gennem-

føre denne linjeføring allerede på nuværende tidspunkt og så løse spørgsmålet om Århus' tilknytning til motorvejssystemet ved det forslag, vi stiller, nemlig en motorvejsgren ind mod Viby og en motorvejsgren fra Hasle og nordpå mod Lading og derfra videre over Hadsten og nordpå. Derfor vil jeg varmt anbefale vore ændringsforslag nr. 5, 8, 9 og 10.

Det ærede medlem hr. Thestrup har stillet et særskilt ændringsforslag, som jeg ikke ser mig i stand til at støtte. Det er jo stort set det forslag, som professor Humlum i sin tid fremsatte, og som der har stået megen blæst om. Det har ikke min sympati, idet det jo dels bliver for dyrt, dels vil betyde, at vi praktisk talt bliver nødsaget til at anlægge en motorvej i Østjylland eller udbygge hovedvej A 10 på en sådan måde, at den nærmest får motorvejsstandard.

Af samme grunde vil jeg ikke være i stand til at støtte et af det ærede medlem hr. Holmberg stillet ændringsforslag, som jeg dog har en vis sympati for, når det drejer sig om linjeføringen fra grænsen vest om Vejle op mod Jellinge. Men her hører vor tilslutning til dette forslag op, idet jeg mener, at vort ændringsforslag er bedre.

Ligeledes kan vi ikke støtte det ændringsforslag, som det ærede medlem hr. Holmberg har stillet om en motorvejslinje fra Århus over mod Herning. Jeg tror nemlig slet ikke, det er i den retning, trafikken vil komme. Jeg tror ikke, det er her, vi vil få det store behov for en motorvej, men at der tværtimod bliver behov for en diagonalvej fra Nordvestjylland over Herning ned mod Lille-Bælt. Det er her, vi vil få det store behov.

Et andet problem vil jeg gerne rejse om linjeføringen. Det er om det betimelige i at bygge en motorvej nord for Århus, subsidiært nord for Randers, i de første mange år. Det fremgår af vejdirektoratets rapport side 9, at man mener, at en gennemsnitlig juldøgnstrafik på 20.000 biler er den trafikstørrelse, som motiverer overgang til motorvej. Af rapportens bilag 45 fremgår, at juldøgnstrafikken mellem Århus og Randers på en motorvej i 1960 ville have været 5.000 biler, og i 1980 antages at ville blive rundt regnet 19.000 biler.

[Arne Larsen.]

Det trafikmæssige behov for en motorvej her vil altså, hvis vi skal lægge vejdirektoratets rapport til grund, først optræde efter 1980. Ser vi på strækningen Randers-Hobro, udgør den gennemsnitlige julidøgnstrafik i 1960 4.500 biler og i 1980 17.000 biler. Der vil altså gå endnu en rum tid, før en motorvej er nødvendig i dette område. Ser vi endelig på området mellem Hobro og Ålborg, fremgår det af rapporten, at der regnes med endnu lavere tal; nemlig 3.400 biler i 1960 og 13.000 biler i 1980. Der vil altså gå adskillige år efter 1980, før en motorvej her vil være påkrævet.

Jeg skal samtidig understrege, at anlæg af motorveje medfører, at der kun bliver særdeles små trafikmængder tilbage på A 10. Dette er ikke sagt, fordi vi ikke skal have en motorvej nord for Århus; det bliver i alle tilfælde aktuelt i og omkring Randers og Ålborg og er for øvrigt vedtaget af det høje ting ved tidligere love. Det er på den anden side klart, at vi ikke kan lade A 10 ligge, indtil vi har den julidøgnstrafik på 20.000, der antages at motivere en motorvej.

A 10 vil naturligvis længe forinden være brudt sammen og bør udbygges. Men hvis vi skal undgå en udbygning af A 10 — og det er jo egentlig det, ministerens begrundelse for anlæg af motorveje går ud på — skal disse anlægges længe før dette tidspunkt indtræffer, altså længe før overbelastningen af A 10. Men hvornår vil overbelastning af A 10 nord for Århus finde sted, og hvornår vil det begrunde en egentlig motorvej? Det er det, mit spørgsmål egentlig går ud på.

Jeg kunne tænke mig, at man måske — jeg siger måske — kunne klare sig med en løsning, som gik ud på en udbygning af A 10 til en 4-sporet hovedvej, selvfølgelig udbygget på en sådan måde, at man eventuelt senere eller i og med udbygningen kommer uden om de større bymæssige bebyggelser, og at man, efterhånden som trafikken stiger, kunne bygge broer og underføringer ved særlig vigtige brydende veje. En sådan

vej vil næppe få helt samme standard som en motorvej. Så vidt jeg ved, sker der ikke nævneværdigt flere ulykker på en almindelig 4-sporet hovedvej, end der sker på en motorvej, og hastigheden vil der vel næppe heller være afgørende forskel på.

Jeg finder det under alle omstændigheder rimeligt, at det søges oplyst, hvad en sådan løsning vil koste, og hvor længe den vil kunne antages at være tilstrækkelig til betjening af trafikken i områderne nord for Århus. Jeg ønsker, at man undersøger dette lille problem, fordi jeg ikke i vejdirektoratets rapport egentlig har fundet de stærke begrundelser for en udbygning af vejnettet nord for Århus til motorvejsstandard i den først kommende snes år. Jeg kunne altså tænke mig, at vi mellem anden og tredje behandling fik dette spørgsmål en lille smule klarere belyst.

Med disse bemærkninger skal jeg endnu en gang anbefale de af mit parti stillede ændringsforslag.

**Iver Poulsen:** Ved første behandling af dette lovforslag begrundede jeg, hvorfor mit parti ikke kunne støtte lovforslaget, og hvorfor vi ønskede en vestligere linjeføring. Jeg henviste bl. a. til den betydning, trafiknettet, herunder naturligvis også motorveje, har for egnsudviklingen og den befolkningsmæssige og erhvervsmæssige udvikling og balance, og til det i det foreliggende tilfælde absolut ulykkelige i, at en forstærket folkevandring skal finde sted fra de tyndere befolkede midt- og vestjyske egne til de østjyske. Det kan ikke være i samfundets interesse ved placering af den jyske motorvej i Østjylland at bidrage til at give Jylland den samme østlige slagside, som hele landet har fået på grund af den befolkningsmæssige og erhvervsmæssige udvikling i København.

Jeg har naturligvis med stor interesse hørt det ærede medlem hr. Horns bemærkninger om dette spørgsmål, og jeg vil gerne sige, at jeg er helt klar over, at det er ikke gjort med et vejnet og heller ikke med en motorvej, når talen er om egnsudvikling

[Iver Poulsen.]

og befolkningsudvikling og erhvervsudvikling, men det er vist lige så klart, at denne udvikling af trafiknettet må have en vis indflydelse på den befolkningsmæssige og erhvervmæssige udvikling.

Der blev sagt af en af ordførerne — jeg husker ikke, hvem det var — at man ville anse det for en tilsidesættelse af de østjyske byer, hvis man rykkede vejen mod vest. Jeg mener i hvert fald, at hvis man lægger vejen i den østjyske linje, så betyder det en alvorlig tilsidesættelse af Midtjylland og Vestjylland og den befolkning og det erhvervsliv, der bor og arbejder dér.

Det må være trafikalt og økonomisk uhensigtsmæssigt at anlægge en motorvej igennem Jyllands tættest befolkede og landbrugsmæssigt set bedste egne; det bliver jo mange hektar af Jyllands bedste landbrugsjord, der skal asfalteres, hvis motorvejen skal placeres som af ministeren foreslået.

Jeg lagde også mærke til det ærede medlem hr. Kirkegaards bemærkninger om den stærke trafik ude på østkysten og imellem de østjyske byer på hovedvej A 10. Her synes jeg det må være et spørgsmål — som det ærede medlem hr. Kirkegaard også berørte — om man i disse stærkt trafikerede egne kan vente med en aflastning af den trafik, der foregår derovre, i så mange år, som det formentlig vil tage, inden vi får opbygget den omtalte motorvej.

Ved første behandling nævnte jeg den af professor Humlum udarbejdede plan og sagde, at den måtte komme ind i billedet med en betydelig styrke, fordi professorens argumenter forekom os så stærkt saglige. Den højtærede minister synes jo ikke om professor Humlum og professor Humlums plan; ja, man kunne godt få det indtryk, at ministeren ligefrem finder, at det er utidig indblanding fra professor Humlums side, at han overhovedet har tilladt sig at udføre det store arbejde, han har gjort, og tilkendegive, at han har en stærk saglig begrundet mening om en sag, som vedkommer enhver dansk borger. Den højtærede minister afviste mig med den saglige elegance, som nu engang er karakteristisk for ministeren.

Derfor er jeg glad for, at et af udvalgets medlemmer, det ærede medlem hr. Thestrup, ikke blot har kunnet tilslutte sig de tanker,

som jeg på mit partis vegne gjorde mig til talsmand for ved første behandling, men også har arbejdet for dem i udvalget og stillet en række ændringsforslag, hvorefter motorvejens linjeføring med en ændring mod nord skulle være den af professor Humlum foreslåede midtjyske. Derfor kan vi stemme for de af det ærede medlem hr. Thestrup stillede ændringsforslag, ændringsforslagene nr. 1, 3 og 6, og for det af samme ærede medlem sammen med andre ærede medlemmer stillede ændringsforslag nr. 10. Hvis disse ændringsforslag forkastes ved afstemningen, vil de uafhængige stemme for de af venstres repræsentanter stillede ændringsforslag.

**Thestrup:** Jeg har i min mindretalsudtalelse i betænkningen gjort rede for, hvilke grunde der får mig til at vælge den af professor Humlum foreslåede linjeføring. For det første giver den den korteste og terrænmæssigt set bedste vej mellem de 2 udgangspunkter. For det andet vil den give den mest hensigtsmæssige fordeling af erhvervsliv og bebyggelse i Jylland, og for det tredje vil de ekspropriationer af areal, som den vil nødvendiggøre, bevirke færre vanskeligheder og koste mindre end de ekspropriationer, som de andre vejføringer vil nødvendiggøre.

Må jeg vedrørende punkt 1 tilføje følgende: den her foreslåede linjeføring vil få et langt roligere relief end den østjyske og derfor også af denne grund blive billigere at anlægge end de andre foreslåede motorveje. Dette roligere relief vil tillige bevirke, da bakker og dale jo ikke helt kan udlignes ved et vejanlæg, at der bliver et mindre benzinformbrug og en større færdselssikkerhed end ved de andre foreslåede anlæg. Når man ser på de 3 vejes linjeføring, vil man tillige se, at den midtjyske, som jeg nævnte, er den korteste. Vi må vist erkende, at det ikke i dag er muligt at beregne, hvad vejbygning vil koste et stykke ud i fremtiden, og denne motorvej vil jo først blive anlagt et stykke ud i fremtiden. Men da den både er kortere og har et mere roligt relief end de andre, så er det givet, at anlægget af den vil blive billigere.

Vedrørende den anden grund til at foretrække den midtjyske motorvej vil jeg gerne sige, at der jo står strid om, hvorvidt vej-

## [Thestrup.]

anlæg befordrer industriel udvikling og bebyggelse. Der er for mig ingen tvivl om, at der i Midtjylland — ikke alene i det store industriområde, der er ved at vokse op omkring Herning og omegn, men også andre steder i Midtjylland — er sådanne forhold, at de i forbindelse med et motorvejsanlæg som det her nævnte vil kunne virke befordrende i retning af udvikling af de pågældende egne.

Jeg anser det for meget vigtigt, at industri og bebyggelse ikke fordeles alt for ulige her i landet. Nu trækker den industrielle udvikling mod øst; også inden for det jyske område koncentrerer den sig mod øst. Det er min opfattelse, at netop den midtjyske motorvej vil virke i retning af en bedre fordeling af industri og bebyggelse og en mere ligelig fordeling ud over Jylland, og dette ser jeg som en fordel — først og fremmest som en stor fordel for befolkningen, der så ikke klumpes sammen i store byområder, i store bydannelser, og som, når den er spredt ud over landet, vil have lettere adgang til rekreative områder.

Jeg vil heller ikke undlade at pege på, at hvis vi lader Midt- og Vestjylland, i hvert fald store dele heraf og ikke mindst i Sønderjylland, henligge, uden at der kommer nogen videre industri og nogen videre beboelse, så vil vi få nogle områder, som vi må indrømme vil have svært ved at modstå et befolkningspres sydfra, den dag da en nærmere økonomisk forbindelse mellem de europæiske lande bliver etableret.

Vedrørende det af mig nævnte punkt 3, at ved en midtjysk vej vil vanskelighederne ved ekspropriation være færrest og udgifterne mindst, så følger dette af, at her er langt mindre tæt bebyggelse end de steder, der er beregnet til de andre veje. Jeg kan her ganske henvise til det, der blev nævnt af det ærede medlem hr. Iver Poulsen.

Må jeg sige, at det naturligvis er klart, at man, når man skal træffe bestemmelse om linjeføring af en motorvej op gennem Jylland, tager trafikmæssige hensyn, og at de er meget vigtige. Men det kan ikke alene, og det bør ikke alene være trafikmæssige hensyn, der tages; der bør også tages et rimeligt hensyn til egnsudvikling, til de befolkninger, der skal bo rundt omkring i landet, og endvidere må jeg dog

sige, at det er jo ikke alene den trafik, der er i dag, der skal tages hensyn til; det må også i høj grad være fremtidens trafik, man skal regne med. Her har jeg gjort opmærksom på det store industrielle område, der er i færd med at udvikle sig omkring byerne Holstebro, Herning, Ikast og Silkeborg, og jeg vil gerne henlede opmærksomheden også på, at når engang den økonomiske forbindelse, som vi alle håber må komme mellem de vesteuropæiske lande, bliver etableret, vil der komme en langvejs trafik fra den skandinaviske halvø ned gennem Jylland til Mitteleuropa; men en sådan langvejs trafik her vil i højeste grad have interesse af en linjeføring som den af professor Humlum foreslåede.

Jeg skal tillade mig at meddele, at mine partifæller, de ærede medlemmer hr. H. C. Toft, hr. Vestergaard Poulsen, hr. Erik Kragh og hr. Adolph Sørensen, deler de opfattelser, jeg her har gjort gældende, og vil stemme for de af mig stillede ændringsforslag. Vi vil subsidiært stemme for de af det ærede medlem hr. Holmberg m. fl. stillede ændringsforslag, og vi vil undlade at stemme med hensyn til de af det ærede medlem hr. Arne Larsen stillede ændringsforslag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne allerførst takke det samlede udvalg for det store arbejde, som er udført. Jeg har haft indtryk af, at man er gået til denne opgave med megen ildhu, og at man har gjort, hvad man kunne for at få besvaret alle de spørgsmål, der kunne have interesse i sagen, og jeg takker da også for udvalgets enighed med hensyn til at man bør etablere en jysk motorvej fra grænsen op gennem Jylland. Jeg takker selvfølgelig særlig flertallet, der går ind for det lovforslag, som jeg har fremsat.

Det ærede medlem hr. Holmberg har jo sin egen diskussionsform, i hvert fald når det drejer sig om mig. Han vil måske omvendt sige, at det har jeg også, når det drejer sig om ham. Men jeg synes, det er at stille tingene lidt forkert op, når det ærede medlem antyder, at der ingen forhandlingsmuligheder har været, for jeg kunne jo med samme ret sige over for det ærede medlem, at der har ikke været nogen forhandlingsmuligheder, ingen mulighed for mig for at få det ærede medlem til at gå

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ind for det forslag, som jeg har fremsat. Jeg mener, at så er vi kvit.

Her er jo tale om ganske bestemte linjeføringer, som man ikke sådan uden videre, hvis man har den opfattelse, at det er de rigtige, rokker sig fra. Noget andet er det, når det drejer sig om lovforslag, hvor der er egentlige forhandlingsmuligheder. Det ærede medlem hr. Holmberg ved fra tidligere forhandlinger, hvor det har drejet sig om tilskud til veje, om vejlove i det hele taget, at vi har fra begge sider kunnet komme i virkelige forhandlinger, og vi har prøvet at afstemme tingene efter de forhandlinger, vi har ført. Det er altså ikke sådan, at jeg har opfundet et forslag; det er ikke mig, der har opfundet den linjeføring, der er tale om i dette forslag: det er, som jeg vist sagde ved første behandling, en linjeføring, der er lagt efter meget indgående studier og analyser i vejdirektoratet, efter et arbejde, der har stået på i mange år, og som ikke blev afsluttet i 1956, men har været ført videre igennem årene siden da med trafiktællinger, undersøgelser, o. s. v. o. s. v.

Når folk, der til daglig arbejder med at skabe det bedst mulige vejnet i Danmark, når eksperter på dette område kommer frem til den konklusion, at det må være rigtigt at forme forslaget som foreslået, så synes jeg, der skal meget stærke beviser til, hvis man skal kunne modbevise det. Det er disse folks mening, jeg har bøjet mig for, det er den, regeringen har bøjet sig for, det er den, flertallet i denne sal har bøjet sig for.

Jeg bebrejder jo ikke det ærede medlem hr. Holmberg eller andre, at de har den opfattelse, måske dikteret af lokale interesser, måske dikteret af andre ting, at man her er i færd med at gennemføre en linjeføring, som ikke vil blive så gunstig for de egne, som de føler, de særlig skal repræsentere. Det bebrejder jeg skam ikke hverken det ærede medlem hr. Holmberg, det ærede medlem hr. Thestrup eller det ærede medlem hr. Iver Poulsen. Men jeg synes, at der her foreligger et saglig rigtigt forslag, der bygger på det, det ærede medlem hr. Ninn-Hansen udtalte, nemlig at man først og fremmest skal skabe motorveje for trafikken skyld.

Det er forkert, når man vil udlægge det på den måde, at jeg ved at gå ind for dette forslag har tilsidesat egnsudviklingshensynet. Jeg er en meget varm tilhænger af egnsudvikling og har i modsætning til det ærede medlem hr. Holmberg vist det i kontanter, om jeg så må sige, ved at støtte de love vedrørende egnsudvikling, der er blevet gennemført her i tinget. Jeg mener ikke, at vejbygning er lige gyldig, når man taler om egnsudvikling. Men jeg mener ikke, at spørgsmålet om linjeføringen af en motorvej op gennem Jylland står og falder med, om den samtidig kan virke så egnsudviklende, som det ærede medlem hr. Holmberg mener.

Det er jo en kendsgerning, at de store byer, der er vokset op i Østjylland — Fredericia, Vejle, Horsens, Århus, Randers, Ålborg o. s. v. — er blevet til med et vejsystem, der var meget ringere end det, vi kender i dag. Selvfølgelig har der også været andre forudsætninger; de har bl. a. haft gode havne. Men jeg kan pege på, at en by som Herning, der har været i voldsom udvikling i hvert fald igennem de sidste 10 år, er vokset op med de bestående veje. Jeg tror derfor ikke, man skal lægge så meget i egnsudviklingen i forbindelse med motorveje, som de ærede medlemmer hr. Holmberg, hr. Thestrup og hr. Iver Poulsen gør. Jeg er helt klar over, at der også skal bygges gode veje i Midtjylland og Vestjylland, og det er også skitseret i lovforslaget. Det vil vi meget gerne være med til. Men vi tror altså ikke, at motorvejen midt inde i Jylland har en sådan betydning for egnsudviklingen, at projektet står og falder med dette.

Det er da også karakteristisk, vil jeg gerne sige til de ærede medlemmer hr. Thestrup og hr. Iver Poulsen, at professor Humlum, som har arbejdet meget med spørgsmålet om den midtjyske motorvej, netop meget stærkt har betonet — ikke alene over for udvalget, men også over for mig — at det skam ikke går bare at bygge en motorvej; det får man ikke egnsudvikling af. Nej, sagde professor Humlum, der skal bygges læreanstalter, universiteter og fabrikker, og staten skal bygge industrier op. Det er sådan, man skal klare egnsudviklingen, og det har professor Humlum meget stærkt givet udtryk for i forskellige samtaler,

[Ministerens for offentlige arbejder.]

Jeg har haft med ham. Professor Humlum bygger altså ikke på, at en motorvej alene kan løse egnsudviklingsproblemet. Han siger blot, at den er et af de led, der skal til sammen med alt det andet.

Jeg kan ikke rigtig forstå, hvorfor det ærede medlem hr. Iver Poulsen bruger det kælenavn om mig, at jeg er arrogant, for det bilder jeg mig ikke ind at være. Jeg kunne jo sige, at jeg havde den samme opfattelse af det ærede medlem, men jeg vil aldrig bruge sådan et udtryk om det ærede medlem. Jeg vil gerne sige til det ærede medlem, at jeg ikke er ked af, at professor Humlum har arbejdet med disse ting. Jeg mener bare, at det er et forkert syn, han anlægger på dem. Det, professor Humlum arbejder med, nemlig at staten skulle bygge store industribyer op og lægge universiteter forskellige steder i Vestjylland, er urealistisk, når man tænker på, hvor megen diskussion der bare er om det næste universitet, vi skal have i Jylland. Derfor mener jeg, at professor Humlums tankegang er forkert.

Ja, jeg tror ikke, jeg vil sige mere til det ærede medlem hr. Holmberg, for vi taler i virkeligheden to forskellige sprog. Det ærede medlem forstår ikke det, jeg går ind for, og jeg forstår måske ikke det, det ærede medlem går ind for. Derfor er det håbløst at fortsætte.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Arne Larsen, at vi i udvalget har diskuteret hans bekymringer for en motorvejslinjeføring øst om Brabrand. Det ærede medlem giver udtryk for bekymring for, hvordan Århus så skal kunne udvikle sig bymæssigt, men disse interesser må da være varetaget af Århus kommune, og jeg synes, man må være tilfreds, når en kommune, som jo i første række må interessere sig for disse problemer, har haft lejlighed til at godkende linjeføringen.

Det samme gælder spørgsmålet om en bro over Vejle Fjord, idet også Vejle kommune har godkendt de planer, som foreligger her.

Det ærede medlem kom ind på, at de trafiktællinger, der har været foretaget, viste, at det ikke hastede særlig stærkt med motorvejen nord for Århus eller nord for Randers. Dertil vil jeg sige, at det jo heller ikke er meningen, at disse etaper skal være

de første, der skal bygges. Dette lovforslag tager kun sigte på at fastlægge linjeføringen sådan, at man ude omkring i kommuner og amter ved, hvad man har at rette sig efter, når man skal lave byplaner og disponere på anden måde. Det er givet, at man i de enkelte forslag, der vil komme frem her i folketinget om at bygge de forskellige etaper af motorvejen, vil tage hensyn til, hvor trafikken er størst, således at man udbygger de strækninger først, hvor der er mest brug for det.

Til det ærede medlem hr. Kirkegaard vil jeg kun sige, at det måske nok kunne lyde meget godt, at man skulle koncentrere sig om at udbygge hovedvej 10, og så kunne man senere bestemme, hvordan en kommende motorvej skulle placeres. Nu er det imidlertid klart, at en udbygning af hovedvej 10 ikke kan undgås. Der er visse steder, hvor vi er nødt til at udbygge den, fordi det varer længe, inden vi får motorvejen. Men det ville efter min opfattelse være forkert at udbygge hele hovedvej 10 som 4-sporet vej. Det er jo en kendsgerning, at der sker langt færre ulykker på motorveje end på de almindelige hovedveje. Det har vi erfaret på de ganske få strækninger motorvej, vi har. Man ville her nemt komme til at ofre penge to gange: først på at udbygge hovedvej 10 og senere på at gøre den til motorvej, når man opdagede, at det skulle den alligevel være, så det ville jo være en dårlig foretning. Derfor tror jeg, det er forkert at arbejde med den tanke, at vi skulle udbygge hele hovedvej 10 som 4-sporet hovedvej. Det er rigtigt at bygge motorvejen dér med den stærke trafik, der er på denne vejstrækning helt nede fra grænsen og langt mod nord.

Med disse bemærkninger skal jeg endnu en gang takke udvalget. Jeg er enig med det ærede medlem hr. Arne Larsen i, at der mellem anden og tredje behandling kan blive lejlighed til at rejse nye spørgsmål; men jeg tror i øvrigt, at sagen er meget godt belyst af alle de mange spørgsmål, der er stillet i udvalget, og gennem det arbejde, udvalget hidtil har udført.

**Holmberg:** Jeg må indrømme, at jeg ved ikke, hvad ministeren tænker på, når han taler om en særlig diskussionsform og om, at vi ikke forstår hinandens sprog. Vi har

[Holmberg.]

begge argumenteret ud fra det, vi mente var rigtigt.

Når ministeren taler om forhandlingsvilje, ved ministeren godt, at jeg på et vist tidspunkt spurgte, om der var mulighed for forhandling. Dermed kunne vi have fået nogle af de interesser tilgodeset, som vi gerne ville have tilgodeset. Det var altså ikke muligt. Det kan man beklage, men man må altså i alle tilfælde her konstatere det.

Ministeren sagde bl. a., at hans lovforslag er saglig rigtigt. Det er altså ministerens indtryk.

I og for sig beklager jeg, at vi ikke har haft lidt mere tid til forhandling. Vi har kun haft ét samråd med ministeren, og det er i hvert fald ikke vor skyld. Vi har ikke på nogen måde trukket tiden ud. Vi har stillet nogle spørgsmål, som vi har fået besvaret. Det manglede også bare.

Jeg vil anbefale samtlige tingets ærede medlemmer — jeg går ud fra som en selvfølge, at ministeren er bekendt dermed — at kigge på nogle af de oplysninger, som vi har fået fra ministerens eget direktorat, inden vi skal have sagen til tredje behandling. Ser vi på beregningerne fra vejdirektoratet, Danmarks bilpark 1960 og prognoserne for julidøgnstrafikken 1980, ser vi dels, hvordan det starter, dels den trafikbelægning, man regner med at få. Jeg beder altså endnu en gang de ærede medlemmer, selv om jeg ikke har særlig tro på ændringer, trods alt nøje studere dette materiale.

Vi har fået mange gode oplysninger fra ministerens eget direktorat. Hvad udbygning af den eksisterende hovedvej A 10 angår, nævner ministeren ikke med ét ord, hvad der i det hele taget skal udbygges af hovedvej A 10, selv om vi tager den mere vestlige linjeføring. Vi har spurgt om det, vi har fået svar, og her er materialet. Såfremt min linjeføring bliver gennemført — omkring 1980, vil jeg formode — kan den nuværende hovedvej A 10 bevares fra Ålborg til Hobro, fra Skanderborg til Horsens, fra Vejle til Kolding og fra Haderslev stort set til Padborg. Det er altså de oplysninger, vi har fået. At det så kræver 4-sporet vej senere på den øvrige del af strækningen, er rigtigt. Det er blot stadig differencen, det drejer sig om i forbindelse med trafikken,

henholdsvis hvis vi bygger motorvej mere østligt eller lidt mere vestligt.

Ministeren brugte også udtrykket „dikteret af lokale interesser“. Det har vi drøftet før. For mit vedkommende mener jeg nogenlunde at have mit alibi i orden. Det er fuldstændig underordnet for mig, og det håber jeg også det er for ministeren med den stilling, han har taget til den østlige linjeføring.

Jeg skal ikke på dette tidspunkt gå ind på spørgsmålet om egnsudvikling i forbindelse med vor stilling til lovforslaget i øvrigt. Der kunne ellers blive en lang diskussion herom.

Jeg har et par enkelte bemærkninger mere. På dette tidspunkt skal jeg dog ikke trække det særlig i langdrag. I vor skitse har vi nævnt, at det var en skitse.

Hvad angår de store områder i øst, er det mange gange blevet nævnt, at der bor mange mennesker her. I Århus, Skanderborg og Randers amter er der vel 550.000 mennesker, men hvor mange bor der så i Viborg, Ringkøbing og Thisted amter? Der er vel ca. 1/2 million. Det er, som om man hele tiden argumenterer på den måde, at det er det østlige, det drejer sig om.

Vi begynder også at beskæftige os med en beløbsramme, som er meget, meget betydelig. Jeg regner egentlig med, at vi, inden vi er færdige, kommer op i nærheden af et par milliarder kroner. Det øvrige vejnet skal nemlig også udbygges.

På hvilket grundlag har vi egentlig denne sag til behandling? Der blev nedsat en kommission om Store-Bæltsbroen og Øresundsforbindelsen, og det var en alsidigt sammensat kommission. Den sad i mange år, og på det grundlag havde vi en debat om det principielle i forbindelse med Øresundsforbindelsen. Jeg tror, det havde været ganske nyttigt, hvis vi havde haft en tilsvarende debat i forbindelse med den linjeføring, der nu er til behandling. Sandheden er jo, at denne sag stort set er udført bag lukkede døre i vejdirektoratet. Det er stort set det enkle i denne sag. At der så er taget for lidt hensyn til erhvervsudviklingen, har vi jo drøftet.

Hvad egnsudviklingen i øvrigt angår, ville jeg gerne, at det høje tings medlemmer kunne få lejlighed til at se nogle af de henvendelser, som nogle af os har fået fra



[Holmberg.]

kæmpemæssige industrier, der gerne ville vide, hvor trafiklinjen skulle gå. At de hermed tænker på en flytning derud, er jo en selvfølge. Der kunne også være blevet en meget lang diskussion om det materiale, vi har fået fra USA, Tyskland og andre steder fra. Det er imidlertid et meget, meget svært sammenligningsgrundlag, og ingen har jo sagt, at en motorvej i sig selv fremmer egnsudvikling.

Inden jeg slutter, vil jeg nævne en ting, som ikke er blevet draget med ind i debatten. Jeg har nævnt anlægsomkostningerne ved en motorvej, men vi har endnu ingen beregning fået med hensyn til, hvad det vil koste, hvad samfundet vil tabe ved at lægge vej på den gode jord i stedet for på den ringere. Det drejer sig om ca. 3.000 tdr. land, og det drejer sig om en difference, der vel nok vil være mellem en halv og en hel million. Det kan dog være, at det også spiller en vis rolle. Det skulle i hvert fald gerne gøre det.

Til allersidst kun dette: fra første færd erkendte vi alle, at der skulle bygges en motorvej. Det gør vi stadig, men det er, som om udviklingen er gået sådan, at man næsten fortryder sin velvilje. At vi skal bygge en motorvej, er vi enige om. Spørgsmålet er så, om den skal gøres færdig nu. Vi har kun haft ét samråd med ministeren, og vi har jo egentlig ikke drøftet sagen særlig. Det kan der jo nok blive lejlighed til fra nu af og til tredje behandling, men hvis vi i øvrigt skal have folketingsmøder i september måned, kunne det alligevel være, at det var klogt at tænke lidt over det i løbet af sommeren.

**Iver Poulsen:** De uafhængige vil undlade at stemme ved afstemningen over de ændringsforslag, som det ærede medlem hr. Arne Larsen har stillet.

Dernæst vil jeg gerne have klaret en misforståelse. Den højtærede minister for offentlige arbejder mente, at jeg havde kaldt ham arrogant. Jeg sagde ikke arrogant; jeg sagde elegant, og det håber jeg vil fremgå af Folketingstidende.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Det ærede medlem hr. Iver Poulsen må meget undskyldte. Jeg er jo gammel

skibsværftsarbejder, så jeg hører ikke altid så godt, men at jeg skulle få en sådan kompliment, havde jeg virkelig aldrig ventet.

Det er ikke altid nemt at være taber, men der er noget, der hedder, at man skal være en god taber, og når det ærede medlem hr. Holmberg nu beklager sig over, at der har været for lidt tid, kan jeg bemærke, at lovforslaget blev fremsat den 4. marts; vi skriver den 26. maj i dag, og hvis det ærede medlem ville have haft flere samråd med mig, havde der været rigelig tid dertil. Jeg har været parat hele tiden.

Det ærede medlem sagde: vi har fået de oplysninger, vi bad om, det manglede også bare. Hvad skal man med sådan en tilføjelse, at det manglede også bare? Det lød, som om der havde været vist vrangvilje med hensyn til at besvare de spørgsmål, der blev stillet, men det har der ikke.

Så spurgte det ærede medlem hr. Holmberg, om man ikke kunne komme ind på en nærmere vurdering af jordpriserne — om det nu var i Østjylland eller lidt mere vestpå, hvor det ærede medlem stiller forslag om linjeføringen, eller derude, hvor det ærede medlem hr. Thestrup vil have bygget en motorvej. Jo, der er selvfølgelig forskel på jordpriserne, men efter hvad jeg har fået oplyst, er den i hvert fald meget lille, ikke noget, der ændrer væsentligt ved de summer, der er tale om.

Dernæst kom det ærede medlem hr. Holmberg med en bemærkning om, at folketinget skal ind i september, og det var, som om det ærede medlem her ville gå fra noget, det ærede medlem har lovet mig. Det ærede medlem har nemlig sagt til mig, at han ikke på nogen måde vil være med til at forhale denne sag. Hvorfor så prøve på noget sådant, når man mærker, man har flertallet mod sig? Det er ikke at være en god taber.

(Kort bemærkning).

**Holmberg:** Jeg tror, den højtærede minister har misforstået mig. Jeg tænkte ikke på jordpriserne ved dispositionerne i forbindelse med den gode og den billige jord; jeg tænkte på det driftstab, der vil komme, og det har vi altså ikke fået beregnet.

Så nævnte den højtærede minister, at

**[Holmberg.]**

lovforslaget var blevet fremsat i marts måned, og at vi nu er ved samlingens slutning. Det er rigtigt, men jeg bedømmer det som en relativt kort tid til at behandle et så stort spørgsmål.

Videre sagde ministeren, at vi kunne godt have haft flere samråd. Nej, det kunne vi ikke, vi skulle have spørgsmålene besvaret først. Vi fik de sidste besvaret i sidste uge, og derefter havde vi samråd med ministeren. Det har ikke været muligt at have samråd før; vi skulle have besvarelsenerne først.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Det ærede medlem hr. Holmberg og andre, der i udvalget har stillet spørgsmål, har beflittet sig på at komme med dem i serier. Der var ikke spor i vejen for, at man for måneder siden havde afleveret de første spørgsmål og derefter havde fået samråd om dem, hvis det var samråd, man var ude efter.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Ændringsforslag nr. 3**

*forkastedes* med 98 stemmer mod 11; 23 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

**Ændringsforslag nr. 4**

*forkastedes* med 87 stemmer mod 36; 8 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

**Ændringsforslag nr. 5**

*forkastedes* med 89 stemmer mod 9; 28 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Ændringsforslagene nr. 1, 2, 6, 7, 8 og 9 betragtedes som

*bortfaldet* efter forkastelsen af ændringsforslagene nr. 3, 4 og 5.

**§§ 1 og 2**

*vedtoges* uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 10 om, at § 3 skal udgå,

*forkastedes* med 86 stemmer mod 41; 5 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

**§§ 3-6**

*vedtoges* uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges* uden afstemning.

**Første næstformand (From):** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Udvalget angående forslag til lov om nedsættelse af et fællesudvalg til afgørelse af uoverensstemmelserne mellem De samvirkende Telefonselskaber og Centralorganisationen for Telefonstanden i Danmark har afgivet tillægsbetænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om udførsel af fisk og fiskevarer har afgivet tillægsbetænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Finansudvalget har afgivet betænkning over forslag til folketingsbeslutning vedrørende en påtænkt ekspropriation af arealer i Ho-Oksby og Ål kommuner. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om ekspropriation til udvidelse af bygningsanlæggene på Finseninstituttets ejendom har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til folketingsbeslutning om ændring i beskatningen af faste ejendomme har afgivet betænkning over nævnte forslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Det er meddelt mig, at udvalget angående forslag til lov om ændringer i borgerlig straffelov. (Konfiskation, fuldbyrdelse af frihedsstraf m. v.) og forslag til lov om ændringer i forskellige lovbestemmelser om straf, konfiskation m. v. ønsker at afgive mundtlig indstilling ved nævnte lovforslags tredje behandling.

Finansudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om tillægsbevilling for

[Første næstformand.]

finansåret fra 1. april 1964 til 31. marts 1965. Eksemplarer vil blive omdelt.

Medlem af folketinget Holmberg har meddelt mig, at han ønsker til ministeren for offentlige arbejder at stille følgende spørgsmål:

„Har ministeren afsluttet sine overvejelser i forbindelse med det ved anden behandling af statsbaneloven givne tilsagn vedrørende mulighederne for DSBs overgang til koncessioneret selskab?“  
Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Medlem af folketinget Skræppenborg-Nielsen har meddelt mig, at han ønsker til justitsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren medvirke til, at det såkaldte kartoteksudvalg med passende mellemrum over for et folketingsudvalg redegør for tilsynet med politiets efterretningstjeneste, herunder for de principper, hvorefter de til udvalget indbragte sager afgøres?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Fra det jugoslaviske parlament er modtaget en henvendelse i anledning af 20 års dagen for sejren over fascismen. Den modtagne henvendelse er fremlagt i læseværelset.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i dag kl. 19<sup>20</sup> med følgende dagsorden:

*Eventuelt: tredje behandling af:*

Forslag til lov om nedsættelse af et fællesudvalg til afgørelse af uoverensstemmelserne mellem De samvirkende Telefonselskaber og Centralorganisationen for Telefonstanden i Danmark.

Mødet hævet kl. 19<sup>15</sup>.

## 97. møde.

Onsdag den 26. maj kl. 19<sup>20</sup>.

**Første næstformand (From):** Den på dagsordenen opførte sag kan kun med tingets samtykke behandles i dette møde, men hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg samtykket som givet. (Ophold). Det er givet.

Man gik da til:

*Tredje behandling af forslag til lov om nedsættelse af et fællesudvalg til afgørelse af uoverensstemmelserne mellem De samvirkende Telefonselskaber og Centralorganisationen for Telefonstanden i Danmark.*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 181) findes i tidenden sp. 5740, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 1037).

Der var stillet 1 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Ændringsforslaget vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

**Morten Lange:** Jeg skal resumere ganske kort, at diskussionen i udvalget og i det hele taget ikke har drejet sig om konfliktens art,