

Valgt blev: *Dupont, Lysholt Hansen, Poul Hansen* (Grenå), *Horn, Anker Jørgensen, Kaj Rasmussen, Karl Max Rasmussen, Astrid Skjoldbo, Poul Hartling, Robert Christensen, Holger Hansen, Skov Thulesen, Edv. Jensen, Lembourn, Ellen Strange Petersen, Helveg Petersen* og *Sigsgaard*.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 126) findes i tidenden sp. 5747, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 1041).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Jeg fik ved dette lovforslags anden behandling en fornemmelse af, at det mindretal, der er repræsenteret ved det ærede medlem hr. Holmberg, havde en forestilling om, at lovforslaget ikke var ordentligt gennemarbejdet i udvalget. Det forekom mig lidt mærkeligt, og jeg har derfor læst fortrykket igennem flere gange og er blevet bestyrket i min opfattelse af tingene. Nu er det så heldigt, at vi ifølge forretningsordenen skal have et udvalgsmøde mellem anden og tredje behandling, når tingene ligger, som det her har været tilfældet, og der er afholdt et sådant møde, hvor jeg af forskellige grunde desværre ikke kunne være til stede. Men både af tillægsbetænkningen og af de oplysninger, jeg har kunnet skaffe mig hos mine kolleger i udvalget, fremgår det, at der ikke i dette møde er fremført synspunkter, som godtgør, at det, vi her gør, hvad linjeføringen angår, er fuldstændig forkert. Der har ikke været fremført argumenter, som viser, at vi har taget fejl med hensyn til linjeføringen, at linjen altså burde lægges længere mod vest. Der er i det hele taget ikke fremført noget synspunkt, som godtgør, at vi har taget fejl i vor opfattelse. Jeg kan sige, at egnudviklingsmulighederne er tilgodeset med den udbygning, som skal finde sted efter de planer, som vejdirektoratet og amts-

kommunerne har, og som er forelagt udvalget.

Jeg må derfor mene, at der ikke er opstået nogen ny situation. Tingene ligger lige så klart, som da vi drøftede lovforslaget ved anden behandling. Den østlige linje virker som en ny effektiv blodåre, draget op igennem den jyske landsdel. Den er placeret i plan, hvor tilløb og fraløb er effektivt, kan blive det, skal være det, således at den jyske landsdel kommer på fuld højde med det øvrige land, hvor der er behov for vejlinjer af den størrelse. Der er ikke fremført synspunkter, som godtgør, at der er dele af Jylland — og navnlig den vestlige og nordvestlige del — som ikke skulle kunne få deres udviklingsmuligheder tilgodeset med det, der nu skal praktiseres, så vi må i hvert fald være af den opfattelse, at det, vi her gør, er fornuftigt. Der kan ingen tvivl være om — og der har heller ikke i udvalget eller ved anden behandling været fremført synspunkter, som godtgør det modsatte — at det er en særdeles effektiv og god økonomisk foranstaltning, at man anlægger denne store trafikåre i det område, hvor behovet er. Alle de erfaringer, vi har, også fra andre lande, tilsiger os, at vi af transportøkonomiske grunde — og man kan vel roligt sige, det gælder for alle Europas lande, det er ikke noget særegent for os — investerer på en sådan måde, at vi får den størst mulige nyttevirkning. Jeg gentager, at der er ingen del af Jylland, der bliver sorteper. Det er nemlig sådan, at med de muligheder, de får ved udbygning af tværvejene og diagonalvejene, vil alle dele af Jylland være fuldt konkurrencedygtige over for den øvrige del af landet, således som amts- og sognekommuner har givet udtryk for, hvilket vi kan læse i flere betænkninger.

Jeg skal anbefale, at man vedtager lovforslaget, som det foreligger, og jeg håber meget, at den jyske landsdel nu vil udnytte de muligheder, den får.

Holmberg: Det ærede medlem hr. Horn sagde til sidst, at ved placeringen af den østjyske linjeføring var der ingen del af Jylland, der blev sorteper. Det må altså være det ærede medlems mening, når han udtaler sig på den måde, men vi er mange, der har en anden opfattelse, og det har jeg

[Holmberg.]

også nævnt både ved lovforslagets første og anden behandling.

Vi er nu nået til tredje og sidste behandling af lovforslaget om den jyske motorvej, og om lidt er det ganske enkelt sådan, at et flertal her i tinget vedtager den linjeføring, der nu har været så megen strid om, og naturligvis må det være på den måde; vilkårene er således, at et mindretal må bøje sig for flertallet, men inden vi går til afstemning, har jeg et par enkelte ting, jeg gerne vil have sagt til det høje ting.

Vi er mange, der beklager denne sags behandling i det høje ting. Sandheden er jo, at vi har haft for kort tid, og det har ikke været muligt for os, der repræsenterer et mindretal, på noget som helst område at få nogen ændring i vejdirektoratets og ministerens forslag. Ved første behandling viste det sig, at der var et flertal, og det var, ligesom ministeren dermed låste sig fast; han har flere gange udtalt, at han havde et flertal og dermed færdig, bogstavelig talt.

Jeg anbefalede ved første behandling ministeren og hermed også vejdirektoratet ikke at lægge sig alt for fast; det kunne dog være, vi fik visse ting frem gennem udvalgsbehandlingen og gennem behandlingen i tinget, der måske kunne medføre visse ændringer i den opfattelse, at vi skulle have den østlige linjeføring. Herom har vi stillet en del spørgsmål; vi har stillet mange, og dem har vi fået besvaret; og jeg mener, jeg kan bevise, at mange af svarene går imod den østlige linjeføring. Jeg nævnte en del af dem ved anden behandling, og ministeren har valgt, kan jeg godt sige, den nemmeste vej. Han sagde, at vi åbenbart ikke forstod hinanden, men den slags almindeligheder giver jeg meget lidt for. Det havde været bedre, om ministeren og vi, der har en anden stilling, kunne have fået en saglig diskussion om de ting, der er blevet fremført, men det har altså ikke været muligt, og i øvrigt mener jeg, som jeg sagde før, at vi har haft for kort tid til behandlingen. Til et så stort forslag med den virkning, vi ved det vil få for Jylland som landsdel, er det egentlig for kort tid, når lovforslaget bliver fremsat i marts måned og skal vedtages nu.

Endvidere kan jeg tilføje, at vi mener også, det er forkert, som sagen er grebet an fra første færd. Det havde været mere

rimeligt, at vi havde haft den store debat om linjeføringen med de forskellige myndigheder, der skal tage stilling, inden forhandlingerne skulle begynde.

Jeg mener altså, vi skulle have haft en principiel debat herom først; det har vi haft i lignende situationer. Da Øresundskommisjonen havde afgivet betænkning, havde vi en debat her i folketinget. Den fandt sted på vor foranledning, det er rigtigt, men ministeren sagde bl. a. dengang, at det var ganske nyttigt for de myndigheder, der skulle projektere, at de kendte indstillingen i folketinget. Kommissionsbetænkningen gik jo nærmest ind for linjeføringen Helsingør-Helsingborg; sådan måtte vi læse det; men et flertal i folketinget gik ved den principielle debat, før lovforslaget blev fremsat — sådan måtte man bedømme det — ind for, at linjen skulle ligge København-Malmø. En lignende debat kunne det nok være rimeligt at have haft, inden ministeren og vejdirektoratet begyndte at rejse rundt til de østjyske byer og dér ligesom planlægge på forhånd.

Vi behandler her en beløbsramme af ca. samme størrelsesorden som for en Store-Bæltsbro og en Øresundsbro, og egentlig er det påfaldende, at medens disse store projekter er undersøgt nøje i alsidigt sammensatte kommissioner gennem mange år og er behandlet i ekspertgrupper m. v., skal tinget tage stilling til et lige så kostbart projekt, i alt fald et lige så vitalt projekt, på grundlag af en Jyllandsrapport fra 1956 og på grundlag af forarbejde bogstavelig talt bag lukkede døre i vejdirektoratet. Lovforslaget er fremsat i marts, og nu skal vi tage stilling til det. Folketinget vedtager inden så forfærdelig længe et projekt, der i alt fald er ca. 20 pct. dyrere pr. km end et projekt med en mere vestlig linjeføring.

Flertallet lader efter vor, altså mindretallets, mening ganske hånt om egnsudviklingen, hvor der virkelig er behov herfor, og det er for os meget væsentligt. Endvidere vedtager flertallet inden så forfærdelig længe en linjeføring meget tæt op ad de østjyske byer. Det er en linjeføring og en placering, som også de, der er tilhængere af en østlig linjeføring, vel egentlig mener er forkert, men det sker

[Holmberg.]

alligevel, for flertallet her i tinget følger åbenbart ministeren i hans indstilling, at vi skal bygge veje, hvor trafikken nu er.

Vi er mange, der mener, at det er alt for gammeldags en indstilling; i et moderne samfund er det helt forkert. Følger vi det i øvrigt op, hvad sker der så? Ja, så sker der det, at fremover vil en udflytning næsten ikke være mulig. Flertallet må være klar over, at dette princip uvægerlig fører med sig, at vi stadig øger trafikken, hvor den i forvejen findes, for det er en selvfølge, at placeringen af virksomheder og dermed boliger sker for en del — jeg siger med vilje for en del — under hensyn til de trafikale muligheder. Jeg er slet ikke blandt dem, der ignorerer statistikker og prognoser, men bygger vi nu vejen, som flertallet vedtager det inden så forfærdelig længe, vil trafikken øges her, det er ganske sikkert. Men næste gang vi så skal udbygge trafikanelæggene, hvad så? Så vil ministeren og vejdirektoratet komme og fortælle, at nu er det nødvendigt at bygge her, for her er trafikken nu engang. På den måde kan vi blive ved med at køre; der sker ingenting. Det er efter vor mening for gammeldags. Det er, som om man glemmer og ikke vil forstå eller ikke forstår, at transportmidlernes udvikling helt har ændret mulighederne for en spredning af befolkning og industri.

De ting, jeg her har nævnt, ved jeg nok ikke ændrer den afstemning, der nu skal være her i folketinget, men det skal alligevel siges af mindretallet nu inden afstemningen, at vi altså stadig væk mener — og vi er blevet bestyrket deri gennem udvalgsarbejdet og svarene på de spørgsmål, vi har stillet — at den planlagte linjeføring er forkert. Vi er endda mange, der mener, den er mere forkert om 10, 20, 30 år, end den måske er i øjeblikket — og det er da på lidt længere sigt, vi projekterer en motorvej.

Jeg beklager endvidere, at det ikke har været muligt at nå til enighed, og jeg beklager, at flertallet ikke har villet give mindretallet en eneste indrømmelse. Vi inden for mindretallet har været villige til forhandling, forhandlinger har været mulige, men det har ikke været muligt at få noget som helst resultat med hensyn til ændringer

af det oprindelige lovforslag, som var til første behandling i marts måned.

At vi derfor ikke vil stemme for lovforslaget, er for os en selvfølge. Vi kunne jo tage den stilling, at vi undlod at stemme, og det er der nok nogen i min gruppe der vil gøre, men det hele taget i betragtning vil jeg anbefale alle at stemme imod lovforslaget. Jeg har fra første færd sagt — og det mener jeg stadig — at vi skal have en motorvej. Når jeg alligevel anbefaler at stemme imod, så er det denne linjeføring med de konsekvenser, den får for landsdelen, der er grunden til det. Lovforslaget om den jyske motorvej er nemlig et forslag om en østjysk motorvej, og hermed er vi kommet så langt fra hinanden, at jeg stadig vil hævde, at vi må stemme imod denne linjeføring. Det er, ligesom det hele er kørt op til sidst, og måske har visse begreber også klaret sig for os. Regeringen og hermed flertallet og vi, der repræsenterer et mindretal, går i virkeligheden ud fra to helt forskellige grundsynspunkter med hensyn til, hvad formålet egentlig er med udbygningen af landets trafikanelæg.

Jeg anbefaler alle at stemme imod lovforslaget.

Ninn-Hansen: Det konservative folkepartis gruppe kan stemme for det foreliggende lovforslag, og det gælder hele den konservative gruppe, altså også det mindretal på 5 medlemmer, der havde en anden opfattelse med hensyn til linjeføringen end flertallet i den konservative gruppe.

Vi anbefaler altså at stemme for lovforslaget, og vi anbefaler det med glæde. Med glæde, fordi vi mener, at en jysk motorvej må betragtes som et yderst vigtigt led i en samlet trafikplan. Vi gør det også, fordi vi herigennem mener at kunne gennemføre noget, der er af betydning for Jylland. Hvis vi vendte os imod en motorvej i Jylland, så tror jeg samtidig, vi vendte os imod noget af det, der stærkt kan bidrage til en gunstig egnsudvikling i det jyske område. Vi mener, at for hele Jylland er det af betydning, at man får vedtaget og projekteret en motorvej, og af den grund ønsker vi i den konservative folketingsgruppe alle at støtte lovforslaget.

Det har været hævdet under de tre be-

[Ninn-Hansen.]

handlinger her, at det ikke var hele det jyske område, der havde samme interesse for en motorvej, således som den nu er placeret. Det er muligt, at interesserne kan være noget forskellige i landsdelene, men der er for mig ingen tvivl om, at også de dele af Jylland, der ligger vestpå, har betydelig interesse i, at der etableres en motorvej. Jeg vil i denne forbindelse henlede opmærksomheden på, at man som supplement til dette lovforslag skal gennemføre betydelige vejforbindelser til de vestlige områder, der ganske rigtigt har brug for en bedre trafikbetjening.

For de østjyske byer gælder det, at motorvejen opfylder et klart behov. Linjeføringen er jo ikke alene noget, der er udarbejdet af de sagkyndige, der beskæftiger sig med det inden for ministeriet for offentlige arbejder; det er ikke alene en linjeføring, der er i overensstemmelse med, hvad flertallet her i det høje ting mener er rigtigt, det er også en linjeføring, der er i overensstemmelse med de synspunkter, der er fremkommet fra de områder, hvor motorvejen skal placeres, idet man har hørt amtsrådene og byrådene de pågældende steder. Jeg mener, at man kan fastslå, at for Ålborg, Randers, Århus, Horsens, Vejle, Kolding og de sønderjyske byer er gennemførelsen af dette lovforslag noget, der er klar interesse for, fordi motorvejen opfylder et meget stærkt behov for bedre trafikbetjening.

Jeg mener, at den behandling, dette lovforslag har været genstand for, har været grundig og rigtig, og jeg er taknemlig for, at mindretallet har medvirket til en så grundig behandling — det er jo ganske naturligt, at når der opstår mindretal, så vil der i særlig grad fra deres side blive rejst spørgsmål, og jeg mener, at disse er belyst. Men jeg lægger også vægt på, at der, inden lovforslaget blev fremsat af den højtærede minister, har fundet en indgående behandling sted i de pågældende områder af landet hos de kommunale myndigheder, som man har søgt råd hos. Når vi tænker på den delegation, der kom fra de østjyske byer, kan man kun få den opfattelse, at der har været tilfredshed med den behandling, hele sagen har fået.

Der har været en lang diskussion om

denne sag, og det er også muligt, at der vil blive en videregående diskussion; men på et eller andet tidspunkt skal diskussionen jo høre op, hvis virkningen ikke skal blive den, at man ikke får gjort det, der skal gøres. Efter vor opfattelse er man ikke fra den høje regerings side kommet for tidligt med hensyn til planlægningen af de store trafik anlæg her i landet, og vi ville mene, det var forkert, hvis vi yderligere udskød denne vigtige opgave.

Hvad angår andre vigtige spørgsmål om afgørende trafikårer håber vi meget snart at få dem til behandling, for af hensyn til hele planlægningen her i landet haster det med, at der bliver taget stilling til dem.

Det har mellem anden og tredje behandling været drøftet, om der skulle foretages en vis ændring i placeringen af motorvejen. Der blev i udvalget rejst det spørgsmål, om man skulle foretage en ændring omkring Vejle og omkring Århus. En sådan ændring ville være nogenlunde identisk med den ændring, som det ærede medlem hr. Arne Larsen foreslog til anden behandling, men da dette ændringsforslag kun fik 9 stemmer, medens 89 gik imod det — heller ikke de to øvrige mindretals medlemmer stemte for det — synes jeg, man må kunne forstå, at vi ikke mente, det kunne være noget stærkt grundlag for at foretage en ændring af linjeføringen. Dertil kommer, og det er selvfølgelig det afgørende, at vi — de, på hvis vegne jeg taler — for flertallets vedkommende mener, at man har fundet den rigtige linjeføring. Vi er ikke således indstillet, at vi, hvis sagkundskaben siger noget, uden videre følger det, men vi vil selvfølgelig da lægge vægt på, hvad sagkundskaben vil sige om disse sager, og har også gjort det. Det afgørende for os har imidlertid været dette, at hvis vi selv skulle have trukket en linje for den jyske motorvej, ville det blive den samme linje som den, den højtærede minister har angivet i sit forslag. Da flertallet af min gruppe således finder linjeføringen rigtig, kan vi stemme for lovforslaget og den øvrige del af gruppen ligeledes, fordi den finder det rigtigt nu at få tilrettelagt en motorvej i Jylland.

Kirkegaard: Også efter at lovforslaget har været til behandling i udvalget mellem

[Kirkegaard.]

anden og tredje behandling, står ministeren med et sikkert flertal for sit forslag. Når dette flertal er helt urokket, hænger det nok sammen med, at de forskellige mindretal ikke har forstået den kunst at arbejde sammen. Et splittet mindretal har jo ikke så særlig store udsigter til at blive til et flertal.

Ud fra de synspunkter, som jeg fremsatte ved anden behandling, vil jeg her ved tredje behandling sammen med nogle medlemmer af min gruppe undlade at stemme, medens andre af min gruppe vil stemme for det foreliggende lovforslag.

Personlig er jeg stadig væk af den opfattelse, at både på kort og på længere sigt vil de østjyske storbyer være bedst tjent med en hurtig udbygning af hovedvej 10 til 4 spor, en sådan stor ombygning, som ministeren selv har skitseret. Jeg tror, at hele Jylland af flere grunde ville være bedst tjent med en motorvej på en noget mere vestlig linje, og jeg er også tilbøjelig til at tro, at vi ved at følge de synspunkter, jeg her har fremført, ville få mest for de penge, vi giver ud.

Til sidst vil jeg gerne her ved tredje behandling takke flertallet for, at det i betænkningen har udtalt, at der må sikres Vest- og Midtjylland gode vejforbindelser til motorvejen. Det luner jo dog en lille smule at vide, at både ministeren og flertallet har den opfattelse og er indstillet på det.

Arne Larsen: Der er ingen grund til her ved tredje behandling at kaste sig ud i nogen større debat om motorvejens linjeføring. Ved anden behandling fik den højtærede ministers forslag jo et stort flertal. De af min og andre grupper stillede ændringsforslag blev alle nedstemt, så linjeføringen må antages at ligge nogenlunde fast. Men jeg er helt enig med flertallet, når det i betænkningen fastslår,

„at den i lovforslaget indeholdte principbeslutning om linjeføringen ikke skal hindre, at de by- og amtskommunale myndigheder i samarbejde med ministeriet for offentlige arbejder forskyder enkelte etaper af motorvejen, hvor økonomiske eller andre saglige argumenter måtte tale for, at der foretages sådanne

ændringer. Den endelige beslutning herom kan træffes etape for etape, efterhånden som bevillinger til anlæggets udførelse søges.“

Jeg går ud fra, at den højtærede minister er helt enig heri, for det kunne vel tænkes, at visse by- og amtskommunale myndigheder, om jeg så må sige, kom på andre tanker med hensyn til linjeføringen, og så ville det jo være rart, om der var en mulighed for at tage sådanne ændrede synspunkter fra by- og amtskommunale myndigheders side op til løsning, så man eventuelt kunne foretage en vis revision af linjeføringen, hvis der var ønske og krav herom.

Desværre forekommer det mig, at dette lovforslag i nogen grad er blevet bagvendt behandlet. Folketinget har jo bogstavelig talt ikke haft mulighed for at øve nogen indflydelse på linjeføringen, selv om det modsatte bliver påstået. Linjeføringen var jo på forhånd fastlagt efter forhandling mellem vejdirektoratet og de by- og amtskommunale myndigheder, og så måtte og skulle det være denne linjeføring.

Man kan så sige, at de indvendinger, der har været fremført mod den foreslåede linjeføring, ikke har været saglige, og man kan mene, at de ikke har været velbegrundede. Men det er fortsat min opfattelse, at de både har været saglige og velbegrundede, især når jeg tænker på problemerne omkring Århus- og Vejleområderne.

Det er mig fortsat ubegribeligt, at man går øst om Brabrand Sø, lige så vel som det er min opfattelse, at linjeføringen burde gå vest om Vejle by. Man påstår, at det vil skade Vejles byudvikling; det kan ikke være rigtigt. For det første gik den af mig foreslåede linjeføring ca. 12 km vest for Vejle by, og det kan næppe forhindre en hensigtsmæssig byudvikling. For det andet tror jeg, at udviklingen i Vejleområdet vil gå i en anden retning; den vil netop ikke gå i vestlig retning, men indad mod trekantområdet, altså mod syd og sydøst, mod Fredericia og Kolding. Naturligvis har Vejle by et stort trafikproblem, men at det ikke kan løses på anden måde end med en højbro over Vejle Fjord, vægrer jeg mig ved at tro. En motorvej fra grænsen og nordpå og et motorvejsanlæg fra den nye Lille-Bæltsbro og vest om Vejle vil jo føre

[Arne Larsen.]

al gennemgående trafik uden om Vejleområdet. Tilbage vil kun blive den mere lokalt prægede trafik, som skal til og fra Vejle og disse problemer kunne jo nok være klaret på en tilfredsstillende måde.

Da jeg altså mener, at det har været velbegrundet ændringsforslag, som desværre er blevet stemt ned, finder jeg, at man burde have behandlet denne sag på en anden måde. Jeg finder ligesom det ærede medlem hr. Holmberg, at man i første række burde have haft en principdebat her i folketinget om, hvorvidt vi skulle have en østlig, en mindre østlig eller en midtjysk linjeføring, og når disse problemer så var afklaret, når vi havde taget alle mulige problemer i denne forbindelse op til gennemgribende diskussion og sluttelig havde truffet en principbeslutning, kunne ministeren derefter have forhandlet om enkeltheder med de by- og amtskommunale myndigheder. Men her er man gået den anden vej og har fastlagt enkelthederne først, og så har det faktisk været umuligt for folketinget at ændre noget som helst; det er en kendsgerning.

Med disse bemærkninger skal jeg kun sige, at jeg for min part naturligvis støtter tanken om en jysk motorvej, og at jeg også finder, at den bør have en østlig placering, selv om jeg som sagt har haft mine indvendinger på visse steder. Derfor vil jeg og andre i min gruppe stemme for lovforslaget. Men på den anden side er der også enkelte medlemmer i socialistisk folkepartis gruppe, som vil undlade at stemme.

Iver Poulsen: Jeg finder ingen anledning til her ved tredje behandling at gentage de forskellige meget saglige grunde — synes vi selv — som vi har anført ved første og anden behandling imod den linjeføring af den jyske motorvej, som nu om et øjeblik rimeligvis vil blive vedtaget. Jeg kan helt tilslutte mig de saglige indvendinger, det ærede medlem hr. Holmberg fremsatte for et øjeblik siden. Vi er stadig væk af den opfattelse, at den linjeføring, ministeren har foreslået, i bund og grund er forkert, og vi er temmelig sikre på, at fremtiden vil afsige en endog meget hård dom over denne linjeføring. Derfor vil mit parti til det sidste kæmpe imod, og vi vil stemme imod lovforslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det ærede medlem hr. Iver Poulsens optræden som spåmand skal jeg ikke blande mig i. Den, der lever længe nok, vil få at se, hvilken dom der vil blive fældet over det lovforslag, vi nu skal stemme om.

Jeg skal ikke på dette tidspunkt begynde en ny diskussion om de mange problemer, der har været fremme i forbindelse med motorvejens linjeføring. Jeg forstår blot ikke det ærede medlem hr. Holmbergs bemærkning om, at vi ikke har haft en saglig forhandling. Jeg synes, at hele det arbejde, der har været udført i udvalget, i høj grad har været præget af saglighed.

Det ærede medlem hr. Holmberg har heller ikke ret, når han hævder, at denne sag ikke har været fremme i tinget, før lovforslaget kom. Jeg tror, vi 3 gange i løbet af de senere år har diskuteret en jysk motorvej i tinget. Jeg gør bl. a. opmærksom på, at netop en diskussion om fastlæggelse af linjeføringen for en jysk motorvej gav anledning til, at jeg foreslog en ændring i vejloven, sådan at folketinget i modsætning til tidligere kunne komme til at bestemme i dette spørgsmål. Inden loven blev ændret, var det jo sådan, at det faktisk var ministeren alene, der bestemte, hvordan linjeføringen skulle være.

Det undrer mig, at det ærede medlem hr. Holmberg ikke på et langt tidligere tidspunkt end nu har taget det standpunkt, at der burde have været nedsat en kommission om spørgsmålet, ligesom det har været tilfældet med problemerne om Store-Bælt og Øresund. Der har jo ved de tidligere lejligheder, da vi har diskuteret jysk motorvej, været al anledning til at fremkomme med en sådan tanke — hvis man havde haft den. Men det synes mig at være en slags undskyldning, fordi det ærede medlem ikke har kunnet få den linjeføring igennem, han gerne ville have.

Dertil kommer, at der faktisk har været en kommission. For mig at se er vejdirektoratet nemlig at betragte som en kommission. Vejdirektoratet har jo den opgave, hvad enten det er i Jylland, på Fyn, på Sjælland eller andre steder i Danmark, efter undersøgelser og analyser at finde frem til den mest hensigtsmæssige linjeføring af de veje, der skal bygges. Jeg tror, i og for sig, man dårligt kunne få nogen

[Ministeren for offentlige arbejder.]

mere sagkyndig kommission end vejdirektoratet, og man kan derfor sige, at det kommissionsarbejde, det ærede medlem efterlyste, i virkeligheden har fundet sted.

Jeg forstår slet ikke det ærede medlems stilling, når han nu vil stemme imod dette lovforslag. Jeg kan vanskeligt tænke mig, at nogen jysk folketingsmand kan være tjent med at stemme imod, at der skal være en jysk motorvej. Lad være, at man kan være uenig om linjeføring — det siger jeg ikke noget til, der er mange ting, der kan spille ind — men at man, når det drejer sig om, hvorvidt man skal have jysk motorvej eller ej, så vil stemme imod, er noget, jeg slet ikke kan forstå.

Jeg kan bedre forstå det ærede medlem hr. Kirkegaard og det ærede medlem hr. Arne Larsen, som siger: vi er ikke tilfredse, men vi vil undlade at stemme, eller: vi vil alligevel stemme for lovforslaget. Et sådant standpunkt kan jeg forstå, men at man, valgt i Jylland, vil stemme imod en jysk motorvej, er for mig helt uforståeligt.

Jeg vil gerne over for det ærede medlem hr. Kirkegaard bekræfte — det er også beskrevet i lovforslaget — at man ikke, fordi man vælger denne linjeføring, siger: nu koncentrerer alt vejarbejde i Jylland om denne motorvej. Tværtimod giver vi i lovforslaget udtryk for, at diagonalvejen skal bygges færdig, og at man også på andre områder skal udbygge vejene i Jylland således, at befolkningen i Jylland ikke bliver sorteper, hvad enten den bor i Midt- eller Vestjylland.

Til det ærede medlem hr. Arne Larsen vil jeg sige, at det er jo ikke rigtigt, når man vil påstå, at denne linjeføring var fastlagt på forhånd. Det er da helt givet, at hvis det ærede medlem hr. Holmberg eller det ærede medlem hr. Arne Larsen her i tinget kunne have fået tilstrækkelig tilslutning til en anden linjeføring, så var det blevet en anden linjeføring. Når der er et så afgjort stort flertal for det forslag, som vejdirektoratet er kommet med, er det,

fordi flertallet anser denne løsning for at være den rigtige.

Svend Haugaard: Jeg vil gerne pointere, at når jeg må stemme imod dette lovforslag, er det ikke, fordi jeg er imod en jysk motorvej. Jeg er blot imod den linjeføring, den får, og som jeg mener både er den dyreste og den dårligste. Jeg har engang haft lejlighed til — som sikkert mange i dette ting — at passere vejen fra Frankfurt am Main til Darmstadt, den vesttyske motorvej, og når man har set, hvorledes lokaltrafikken kobles sammen med fjerntrafikken, får man en fornemmelse af, hvor risikabelt, hvor risikofyldt dette er. Jeg må altså stemme imod, og jeg kan meddele, at det samme gælder det ærede medlem hr. Baunsgaard.

Horn: Jeg skal ikke forlænge debatten meget. Denne sag er dog af en sådan karakter, at tingene bør stå ret afklaret.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Arne Larsen — det kan også gælde det ærede medlem hr. Holmberg — at jeg og min gruppe må væрге os mod, at vi ved denne stillingtagen låser os fast på, hvad vejdirektoratet, by- og amtskommunerne måtte være blevet enige om, at det er vi forpligtet til at tage, det kan vi ikke lave om på, det har vi ingen mulighed for at ændre. Normalt vil det være sådan, at vi accepterer, men på forhånd at gå ind for den linje — det vil man også huske, da vi talte om de veje, staten skal tage sig af, den lovgivning, jeg i sin tid tog initiativ til — det er ikke vort standpunkt. Vi må ud fra en virkelig trafikøkonomisk vurdering, ud fra en nationaløkonomisk vurdering skønne, hvad det er forsvarligt at lave, og det mener jeg vi gør i dette tilfælde.

Må jeg sige til det ærede medlem hr. Holmberg, at jeg undrer mig over, at venteres medlemmer af udvalget i flertalsindstillingen i udvalgsbetænkningen er med til at sige, at der i udvalget er enighed om, at der bør anlægges en jysk motorvej i

[Horn.]

forbindelse med det for øerne bestemte motorvejsnet, og så nu vil holde sig udenfor. Jeg forstår det ikke. Det er en højst ejendommelig stillingtagen, men vi oplever selvfølgelig meget i denne tid, så vi må måske også lade det gå ind i fremtidig praksis.

Det ærede medlem hævder endvidere, at det er en kostbar linjeføring, man her vælger, 20 pct. dyrere. Efter det skøn, der foreligger, er den ganske rigtigt noget dyrere, men jeg synes, at det ærede medlem, som ellers optræder med meget stor selvsikkerhed, når det drejer sig om trafikøkonomi — eller måske ikke så meget trafikøkonomi som hurtig transport; de to ting har en vis sammenhæng — i høj grad har overset, at der er andre momenter, der går ind med betydelig vægt, når man skal tale om transportøkonomi. Det er, som om det ærede medlem blæser erhvervslevet en lang march, når bare man kan ryge hurtigt højt op ad den frokostvej, man vil lave inde vestpå.

Der lades ikke hånt om nogen egnsudvikling. Det ærede medlem henviste til en rapport fra 1956, som skulle godtgøre, at sådan var det dengang, men at der er sket meget siden. Det er der heldigvis. Det ærede medlem skal blot gøre sig klart, at selvfølgelig forandrer de størrelsesordener, der her er tale om, sig med udviklingen, men selve tendensen er overhovedet ikke anderledes, end den var i 1956 — og det vil den ikke blive i Vesteuropa i dette århundrede. Der er ingen grund til at antage, at den vesteuropæiske kapitalmængde skulle blive af en sådan størrelsesorden, at man kan lave om på dette forhold.

Der er i forbindelse med denne vej talt om, at der vil blive en stigende trafik. Ja, hvorfor skulle man ellers lave den? Det er jo ikke en sognevej, der er tale om, og den opstilling, det ærede medlem laver, har således intet med virkeligheden at gøre.

Når man endelig taler om egnsudvikling, har det ærede medlem overset Herning, Ikast, Holstebro, Thisted, og vi kan tage Grindsted og flere andre af disse byer med, hvor der er en meget stærk udvikling. De har klaret sig til dato og klaret sig bedre end nogen andre jyske områder; den procentuelle

befolkningstilvækst er større endog end i Århusområdet.

Der er ingen argumenter fremført her eller i udvalget for, at der skulle være noget forkert i det, vi her går ind for. Når det ærede medlem og andre ærede jyske medlemmer, som er interesseret i vestvejen, taler om at trække længere mod vest, må de ikke være blinde for, at hvis der ikke sker store forandringer i de europæiske grænser i dette århundrede — og det er der vel ikke grund til at antage at der gør — så bliver det den fjerntrafik, som man er så interesseret i at dække ind, hvad vi andre vel også er, der i høj grad vil komme til at bevæge sig på hovedvej 11. Der er en udvikling i gang på hovedvej 11 med en fjerntrafik, der er større, end vi kunne have forudset det for 5 år siden, og den ville have været større, hvis Vestjylland i dag hotelmæssigt og på anden måde var i stand til at dække op. Det er Vestjylland ikke; derfor bør man fra Vestjyllands side i højere grad interessere sig for at gøre noget for at styrke hovedvej 11.

Der er ingen tvivl om, at der her vil være en tilvækst af trafik, som ikke kommer over på den midtjyske vej, dette alt forudsat, at den økonomiske vækst i verden nogenlunde holder, om ikke denne stigningstakt, så dog en vis stigningstakt i årene fremover.

Sluttelig skal jeg sige, at de ærede medlemmer, der taler for en vestligere linje — det gælder også det ærede medlem hr. Iver Poulsen — har ingen argumenter fremført for, hvilke fordele der skulle være ved en vestligere linjeføring fremfor den, der her er tale om. Det burde man have gjort for at overbevise os andre. Der er ikke i udvalget eller her i salen fremført nogen som helst argumenter for, at en vestligere vej ville tjene den vestjyske udvikling bedre end den østjyske.

Formanden: Vi har jo evigheden foran os, og jeg giver ordet til det ærede medlem hr. Holmberg.

Holmberg: Jeg har bare nogle få bemærkninger her i sidste omgang. Det er rigtigt, at løbet er kørt, men da der er fremført ting, som jeg mener er forkerte, skal jeg alligevel prøve på at rette dem her ved sidste behandling.

[Holmberg.]

Jeg så egentlig gerne, om det ærede medlem hr. Horn og jeg havde haft mulighed for en lidt længere debat, end der er mulighed for i sidste omgang. Det ærede medlem anførte f. eks. bare, at den østlige linjeføring var 20 pct. dyrere, og at jeg slet ikke tænkte på erhvervslivet o. s. v.; men der kunne blive en meget lang diskussion om, hvorvidt den midtjyske eller den østjyske motorvej ville være til størst gavn for erhvervslivet, og det ærede medlem ved jo godt, at langturstrafikken bliver større og større, og det ærede medlem ved sikkert også, at langturstrafikken er kortere ved den vestlige end ved den østlige linjeføring. Prøv bare på at kigge på de trafik-tællinger, som er til rådighed for os — de vil i hvert fald modbevise det, det ærede medlem lige for ganske nylig stod her og sagde.

I øvrigt skulle der ingen argumenter være for den vestlige linjeføring. Her vil jeg lige ganske kort nævne — og det er samtidig et svar til det ærede medlem hr. Ninn-Hansen — at det er jo egentlig forbavsende, at vi har drøftet på det grundlag, vi åbenbart har, at det uden videre er sagt, at der ingen argumenter er for vestlig linjeføring. De østlige borgmestre og byråd bliver taget til indtægt for den østlige linjeføring, men det er, ligesom om ingen vil nævne de udtalelser, der er kommet fra forskellige byer og amtsråd i Vestjylland. Tæller deres synspunkter i forbindelse med egnsudviklingen og deres mening om en mere vestlig placering da ikke med? De er end ikke blevet nævnt. Det er, ligesom det, de østlige nævner, skal være rigtigt, medens udtalelser fra de vestlige ikke engang er taget med i bemærkningerne.

Det ærede medlem hr. Kirkegaard takkede flertallet for bemærkningerne om, at vi også hermed skulle sikre gode vejforbindelser til Midt- og Vestjylland. Jeg ville betragte det som mere rimeligt og rigtigt, hvis man allerede nu havde fået en afklaring på spørgsmålet om, hvornår vi får penge til dette øvrige.

Når jeg nævnte, at de saglige forhandlinger var mindre saglige, tænkte jeg egentlig ikke på udvalgsbehandlingen, det erkender jeg; jeg tænkte på hele oplægget, og jeg forstår slet ikke, at den højtærede

minister ikke ved første og anden behandling ikke gik ind på de betragtninger, jeg fremførte i forbindelse med trafik-tællingerne. Jeg vil gentage, at jeg mener, at vi har haft for kort tid til et så stort projekt.

Til allersidst kun dette. Ministeren havde en bemærkning om, at han ikke rigtig forstod, at jeg som jysk folketingsmand kunne stemme imod lovforslaget om den jyske motorvej — det skulle faktisk være lige-gyldigt, om man er jysk folketingsmand eller valgt et andet sted — men jeg har jo sagt, og det står jeg ved, at jeg mener, vi skal have en motorvej, og at skulle der blive tale om en lidt mindre udsættelse af den endelige vedtagelse, havde jeg i og for sig ikke noget imod det, hvis linjeføringen kunne blive en anden. Jeg ønsker, at vi skal have en jysk motorvej, men jeg må gøre gældende, at den østlige er forkert, og jeg har argumenteret derfor.

Arne Larsen: Jeg skal ikke tage ret meget af evigheden, kun en ganske kort bemærkning til det ærede medlem hr. Horn, som her siger, at man i den socialdemokratiske gruppe kun vurderer forslaget ud fra en nationaløkonomisk og trafikmæssig stilling-tagen. Det er selvfølgelig udmærket, men jeg må have lov til at sige, at da udvalget modtog deputationer fra de østjyske byer, blev det ganske klart understreget, at vejdirektoratet i år havde forhandlet med de østjyske byer og var kommet frem til en linjeføring efter forhandling med dem, og at de for længst havde foretaget visse byplanmæssige dispositioner netop efter det forslag, som vejdirektoratet har udarbejdet, og at det nærmest ville være en katastrofe for disse byer, hvis linjeføringen blev ændret. Det var disse meget stærke argumenter, som blev fremført af de østjyske byers borgmestre, og så er det klart, at det er noget vanskeligt for et udvalg at ændre linjeføringen, når man på forhånd har fastlagt den så kontant, som det her viste sig at være tilfældet.

Bækgaard: Ja, det var lige en bemærkning fra det ærede medlem hr. Horn, der henviste til, at de midtjyske byer, Herning og Ikast, og jeg tror, Grindsted var med, sikkert ikke havde udviklet sig i den grad, som de har gjort hidindtil, hvis der var en

[Bækgaard.]

motorvej. Man skulle næsten spørge flertallet, der vil stemme for den østjyske motorvej, om de gør det bl. a. ud fra den begrundelse, at en motorvej fremover vil hæmme de østjyske byers udvikling. Er det tilfældet, skal man vist til at overveje sin stilling en gang endnu.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det er selvfølgelig rigtigt, som det ærede medlem hr. Holmberg siger, at det skulle være ligegyldigt, om man var valgt i Jylland eller på Bornholm, men jeg kan ikke lade være at bemærke, at så er det egentlig underligt, at den linjeføring, som det ærede medlem har gjort sig til talsmand for, lige rammer Viborg.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges med 115 stemmer mod 26; 20 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om Grønlands geologiske undersøgelse.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 31) findes i tidenden sp. 5795).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Holger Hansen: Jeg skal ikke genoptage argumentationen vedrørende dette lovforslag, men blot præcisere, at vi som følge af vor stilling til dette forslags behandling i vinter må erklære, at vi må undlade at stemme om lovforslaget. Jeg er skuffet over, at den højtærede minister for Grønland ved anden behandling undlod at tage imod den udstrakte hånd, som vi fra vor side rakte ministeren. Vi må altså konstatere, at den højtærede minister for Grønland ikke i dette spørgsmål har ønsket at samle folketinget, og det kan jeg for så vidt beklage.

Knud Thomsen: Jeg skal her ved tredje behandling meddele, at det konservative folkeparti vil undlade at stemme ved afstemningen over lovforslaget.

Bækgaard: De uafhængige har en absolut positiv indstilling over for alt, hvad der kan støtte og forbedre forholdene i Grønland, men dette lovforslag betegner en nydannelse, som i stedet for at begrænse vor i forvejen alt for store centraladministration forøger den med endnu et direktorat. Det kan de uafhængige ikke give tilslutning. Vi vil stemme imod. Vi mener, at det arbejde, der geologisk skal og må gøres i vor store landsdel, lige så godt og dygtigt kan gøres gennem en afdeling af Danmarks geologiske undersøgelse. Alene det at skille Grønland ud fra det øvrige land i en sådan lovgivning er for os en højst besynderlig foreteelse, som passer dårligt ind i vor tids samordningsbestræbelser.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges med 95 stemmer mod 4; 52 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden (sidste) behandling af forslag til folketingsbeslutning om ændringer i beskattningen af faste ejendomme [af A. C. Normann m. fl.].

(Første behandling af forslaget (nr. XII) findes i tidenden sp. 3017, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1005).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Sagen sattes til forhandling.

Ove Hansen: Et flertal indstiller forslaget til folketingsbeslutning til vedtagelse uændret. Jeg anbefaler at stemme herfor.

Thisted Knudsen: Jeg beklager, at det ikke er lykkedes for os at opnå enighed med