

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg skal kun komme med et par ganske korte bemærkninger til nogle af de ting, som ordførerne har været inde på, idet jeg vil sige om alle de bemærkninger, der er kommet, at det er for mig alt sammen spørgsmål, det vil være naturligt at drøfte nærmere i udvalget.

Jeg vil gerne sige, når man fra flere ordføreres side har været inde på spørgsmålet om, hvorvidt man skulle lade det offentlige påtage sig rydning også af de mindre befærdede veje i byer og bymæssige bebyggelser, at det var jo altså det modsatte standpunkt af det, hr. Arne Larsen ligesom var lidt inde på i forhold til Københavns kommune. Men når man har været inde på dette, vil jeg dog gerne sige, at man må jo først huske, at i øjeblikket kan man holde en grundejer til det over det hele i byer og bymæssige bebyggelser, og det, der er tale om i lovforslaget, er jo ikke at indføre en ny forpligtelse, men det er at lade en rest af noget gammelt ligge tilbage. Jeg tror nok, at man, når man kommer til at arbejde nærmere med spørgsmålet, i hvert tilfælde også må tage det synspunkt med, at der kan jo være tale om — og er tale om — veje så lidt befærdede og af så ringe betydning for andre end dem, der bor ved dem, at man nok kan spørge, om det er værd at trække disse vejenes rydning og renholdelse ind i det noget mere formelle og måske noget mere kostbare system, som det vil blive. Men det er kun en bemærkning, som jeg vil gøre for at motivere, at man i hvert tilfælde ikke ved den væsentlige indskrænkning, der er tale om, af grundejernes forpligtelser har taget hele skridtet fuldt ud med det samme, men det kan man jo så drøfte nærmere.

Herudover skal jeg også komme med en enkelt bemærkning om erstatningsproblemerne. Også det egner sig naturligvis til afklaring i udvalget, og jeg skal kun sige, at jeg tror ikke, det er så forfærdelig indviklet som sådant, fordi der jo må gælde de almindelige erstatningsregler, og derfor må det blive et spørgsmål om, hvem der har udvist forsømmelse, og det kan jo være både myndigheden og trafikanten, som også flere ordførere har været inde på. Det er jo noget meget generelt.

Det var altså kun et par bemærkninger til de synspunkter, der er kommet frem, og som vi jo så kan drøfte nærmere. Jeg skal i øvrigt takke for god modtagelse af lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.*

(Lovforslaget (nr. 100) findes i tillæg A. sp. 2037, fremsættelsen i tidenden sp. 1922).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Horn:** De vejplaner, vi har, forudsætter jo, at der som i dette tilfælde med visse mellemrum kommer lovforslag herom i tinget, hvor man dels bemyndiger ministeren til at anlægge, dels til at projektere og som i dette tilfælde også nyklassificere nogle veje, som bliver af mindre betydning ved, at man laver disse nyanlæg.

Som denne lovgivning forudsætter, er amtskommunal tilslutning jo givet, ligesom vejnævnet har givet sin anbefaling af de forslag, der her foreligger; det sidste må vi lægge overordentlig stor vægt på, da vejnævnet jo må indestå for, at vejplanerne koordineres i det omfang, det nu er gør ligt, så vi kan få den bedste transportøkonomi ud af det. I denne forbindelse vil jeg gerne udtrykke min tilfredshed med, at ministeren har fulgt min henstilling, da vi sidst behandlede et lovforslag om hovedveje i fjor, om at få igangsat en transportøkonomisk forskning. Jeg forstår, at der nu er antaget en konsulent til at tage sig af dette, og jeg håber, at hans arbejde kan blive til stor nytte både for vejdirektoratet og andre transport-

[Horn.]

sektorer inden for det statslige område, og at det måske senere, som vi håber, kan udvikle sig til et virkelig transportøkonomisk forskningsorgan, hvorfra der kan ydes bistand også til andre, som kan have nytte heraf.

Jeg skal ikke knytte kommentarer til de enkelte paragraffer i lovforslaget, de er i og for sig vel motiveret, og detaljer kan vi jo se på i udvalget. Skulle jeg gøre en enkelt bemærkning, skulle det være den, at man overvejer at få større sikkerhed for, hvordan de forskellige vejanlæg, man bevilger penge til, rent økonomisk, driftsøkonomisk, står i forhold til hinanden. Det, der i denne forbindelse førte mig ind på tanken, var, at en af vejene jo er mere eller mindre præget af spidsbelastning ved sommerhuskørsel, og at der heroverfor står veje, hvor erhvervskørslen har den store vægt, hvilket jo nok kan give anledning til overvejelser om, hvor man skal anvende pengene. Men det er naturligvis en af de opgaver, som konsulenten kan tage sig af, sætte ind på at få disse forhold afvejet. Der er jo mange forskellige forhold, der skal afvejes, også når det drejer sig om sommerhuskørsel; det er jo også værdier, som mere eller mindre kan måles, og det er jo vigtigt, at vi anvender pengene rigtigt. Ministeren er jo i samme stilling som tidligere ministre, at der er få penge til at lave de nødvendige ting med. Hvor vigtigt det er at foretage en vurdering, fremgår bl. a. af bemærkningerne til projektet omkring Kolding, hvor man peger på, at den fulde nyttevirkning af dette anlæg får man egentlig først, når man også kan tage motorvejsanlægget vest om Kolding i brug. Jeg vil gerne udtrykke min store glæde over, tilfredshed med og anerkendelse af, at vejdirektoratet har beskrevet de følgevirkninger, som disse forslag medfører. Det vil jo ofte være tilfældet for disse hovedvejs- og motorvejsanlæg, at der er en række følgevirkninger, som det er nyttigt at den bevillende myndighed er bekendt med.

Endelig vil jeg gerne gøre en yderligere bemærkning vedrørende noget, jeg også nævnte sidste gang, og som jo har skabt nogen irritation hos vognmændene og også mere eller mindre fremkaldt vrede over for

den nuværende minister for offentlige arbejder, nemlig dette, at vognmændene må betale noget mere til de veje, hvor de vil køre med de store, tunge vogne. Vi var jo inde på det i udvalget sidste gang, og ministeren gjorde dér rede for de tanker, man havde, og oplyste bl. a., at spørgsmålet behandlede i trafikkommissionen. Jeg ved ikke, om ministeren, måske i udvalget, kan give nogle oplysninger om, hvor langt man er nået, om man kan pege på noget i den retning. Jeg tror, der er opstået en lille misforståelse mellem vognmændene og mig. Jeg har i og for sig indtryk af, at ministeren er enig med mig om selve princippet. Det, jeg taler om, er ikke så meget det egentlige vejslid, men de vældige krav, som må stilles til selve anlægget af en vej, når den skal bære 10 t eller 13 t akseltryk. Det er klart, at udgiften ved underbygningen af et sådant vejanlæg, som alene er forårsaget af, at disse tunge køretøjer skal kunne benytte det, må de tunge køretøjer bære; det er det samme, vi har på en lang række andre områder, f. eks. inden for elbranchen, at når man stiller krav om stor effekt, må man også betale dem, som skal stille denne effekt til rådighed.

Det er naturligvis først og fremmest finansministeren og økonomiministeren, der her kommer ind i billedet med den opgave at få det afgiftssystem, vi har, bragt i en — hvad skal jeg sige — mere tidssvarende orden. Jeg vil også gerne nævne dette i relation til de tanker, der har været fremme i Nordisk Råd, hvor der jo ligger en rekommandation om fælles nordisk transportpolitik. Vi kan næsten ingen vegne komme med det problem, hvis ikke vi søger at få koordineret vort afgiftssystem. Jeg ved, det er meget besværligt at gøre det, for når man en gang er kommet ind i et bestemt system, kan det være svært at komme ud af det, men alligevel håber jeg, at ministeren for offentlige arbejder kan påvirke sine to kolleger og regeringen i almindelighed, så vi får noget gjort ved dette. Jeg har jo forstået, at finansministeren er særdeles aktiv for at reformere inden for afgiftsområdet, og her er et felt, hvor det vil være meget nyttigt at få det gjort, så vi kan få en mere retfærdig motorbeskatning end den, vi har, samtidig med at vi løser

[Horn.] problemet med, at udgifterne til de veje, som kræver store investeringer, forårsaget af store lastvogne, også bliver båret af disse. Jeg kan anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Niels Ravn: Om det foreliggende lovforslag vil jeg gerne sige generelt det samme, som jeg forstod hr. Horn var inde på, at set i relation til de planer, vi har med hensyn til vejbyggeri, og her tænker jeg først og fremmest på motorveje, er det jo et lille skridt frem mod målet, men dog et skridt, som vi noterer med tilfredshed, og jeg ved, at ministeren i og for sig gerne ville gå videre, men det er jo de økonomiske rammer, der gør, at vi ikke kan tage et større skridt denne gang. Det skyldes måske også, at selve bevillingssystemet ikke er helt tilfredsstillende. Jeg tænker på fordelingen af de midler, der kan anvendes til de veje, som staten står som bygherre for, og til det vejbyggeri, som er kommunernes, men jeg mener også at vide, at ministeren er opmærksom på dette forhold, og det kan måske tænkes, at der kan ske ændringer her fremover.

Når man betænker den jyske motorvejs længde — der står her i bemærkningerne, at det er begyndelsen til den jyske motorvej — og at det her drejer sig om 2,9 km, så må man jo indrømme, at det er en beskedn begyndelse. Jeg skal da villigt indrømme, at dermed er begyndelsen gjort. Vi har lov til at sige, at begyndelsen også er gjort andre steder; her tænker jeg bl. a. på Limfjordstunnelen og enkelte andre arbejder, men alligevel.

Efter disse beklagelser skal jeg ikke fremkomme med mange flere bemærkninger. Om de enkelte forslag har jeg kun at sige, at jeg finder, at det jo er svært at vælge. Når der er så mange steder, hvor opgaverne trænger sig på, så er det svært at udpege de forholdsvis få steder, hvor man mener man i det kommende år kan gå i gang med opgavernes løsning, men det er klart, at Nordsjælland er et af de områder, hvor trafikken presser på, og netop den motorvej, som her er skitseret fra Farum til Hemmingstrup, går jo igennem et område, hvor der foregår en meget stor befolkningsmæssig ud-

vikling, hvor vi tillige har en meget stor trafik op til de rekreative områder i Nordsjælland, så derfor er jeg tilfreds med, at ministeren foreslår dette vejarbejde fra Farum og nordpå fortsat og færdiggjort.

Jeg kan ligeledes udtale min tilfredshed med, at man nu går i gang med at bygge omkørselsvejen ved Kolding, som jo skal blive begyndelsen til den østjyske motorvej. Jeg må måske sige, at når det i bemærkningerne anføres, at genererne ved trafikken igennem Kolding ved denne omkørselsvej vil blive afhjulpet, så har ministeren måske taget munden lige rigeligt fuld. Nogle af genererne vil blive afhjulpet. Men jeg ved også, at ministeren er klar over, at ikke alle, slet ikke alle, vil blive afhjulpet med denne vej. Man vil lette, men der er andre problemer i og ved Kolding, som også presser sig på. Når man stopper op et umotiveret sted ved Harte, så skyldes det, ved jeg også, at på det tidspunkt, da man forberedte lovforslaget, var projekteringen af den videregående omkørselsvej ikke færdig, og jeg går ud fra, at man i og for sig kan regne med, at når man nu går i gang med det stykke, der her er nævnt, vil resten af denne omkørselsvej komme kontinuerligt.

Med hensyn til forlægningen af hovedvej A 13 oppe ved Skørping, så er det jo også et vejarbejde, som i høj grad er påkrævet. Alle vi, der færdes på denne vejstrækning, ved, at det sidste stykke af A 13 inden udmundningen i A 10 ikke er særlig hensigtsmæssigt, og selve indmundingen i A 10 midt i Skørping by er jo heller ikke af det gode. Derfor noterer jeg med tilfredshed, at man nu foreslår dette vejstykke forlagt. Jeg noterer med særlig tilfredshed, at man her kan kombinere, således at der i første omgang foretages en forlægning af en hovedvej og denne forlægning for hovedpartens vedkommende senere vil kunne indgå i den østjyske motorvej. Det er en udmærket form, og jeg håber, at det måske kan lykkes andre steder i landet at gøre noget lignende. Hvis det kan ske på denne måde, vil vi jo kunne komme hurtigere fremad.

Jeg bemærker, at man i forbindelse med forlægningen af hovedvej A 13 nævner, at man her for første gang, når det drejer sig om et vejbyggeri, som staten står som bygherre for, vil tage jordfordelingen med ind

[Niels Ravn.]

i billedet. Det noterer jeg med tilfredshed. Jeg mener imidlertid at vide, at man ikke fra ekspropriationskommissionernes side ser med helt velvillige øjne på dette forhold. Jeg håber i og for sig, at det ikke er rigtigt. Jeg mener, det er godt, hvis man kan kombinere jordfordeling og vejbyggeri. Det er allerede sket adskillige steder i landet, når det har drejet sig om udbygning af amtsvejene, og med udmærket resultat. Jeg ved godt, at det i kraft af ekspropriationslovens bestemmelser måske er vanskeligere, når det drejer sig om statsvejene; men alligevel er jeg glad for, at forsøget bliver gjort, og jeg vil håbe, at de implicerede myndigheder i denne sag, ekspropriationskommissionerne og jordfordelingssekretariatet, vil kunne finde hinanden i et fornuftigt samarbejde. Hvis det kan ske, tror jeg det vil blive til gavn for de grundejere, der rammes af ekspropriationerne, og det vil også blive til gavn for det offentlige, idet man sikkert herved vil kunne spare nogle erstatninger.

**Holmberg:** Det er ved at være årligt tilbagevendende, at ministeren for offentlige arbejder fremsætter lovforslag om visse hovedlandeveje, og det er selvfølgelig både naturligt og rigtigt, da udviklingen jo kræver, at hovedfærdselsårens udbygning følger trit med den stigende motorisering.

Gør hovedvejene og motorvejene så det? Det er selvfølgelig et stort spørgsmål, men det lovforslag, som her er til behandling, er i alle tilfælde et led i den udbygning, der skulle sætte dem i stand til at følge bedre med udviklingen.

Hr. Horn var lidt inde på de større lastbiler, dem med over 10 t aksestryk, og talte om vejslid og eventuel særlig beskatning af dem. Ministeren har engang ved anden lejlighed været inde på det samme. Det egner sig ikke til forhandling i forbindelse med dette lovforslag, men selv om det altså falder lidt udenfor, vil jeg alligevel advare derimod. En ting er, at ingen ved,

hvor meget de store lastvogne slider på vejene — derfor kan man egentlig ikke sige, om de eventuelt slider mere, end de betaler for — en anden ting er dette med omkostningsniveauet, for skal vi i det hele taget ind på kostprissystemet, så skal vi føre det videre, og her er der vel ingen, der tænker sig at beskatte de private biler betydelig lavere end DSB. Det er, tror jeg nok, ikke noget, der kan klares ved en almindelig bemærkning; det trænger i høj grad til en nærmere drøftelse, hvis det i det hele taget skal med i debatten.

Beløbsrammerne er relativt store, 250 mill. kr., men de strækninger, der sluger beløbet, er ikke særlig lange. Der er i dette tilfælde tale om mellem 4 og 5 mill. kr. pr. km; men det er åbenbart prisen, selv om det absolut ikke er motorvej det hele. Hvis det var, ville det være endnu dyrere. Her kan jeg ikke tilbageholde den bemærkning, at det måske er for dyrt med de relativt mange små strækninger, snart i Jylland, snart på Fyn og Sjælland. Hvis de store firmaer nu fik lov til at give tilbud på endnu større strækninger — stadig væk inden for den samme beløbsramme — og så fik lov til at gøre dem færdig, er jeg overbevist om, at det ville være mere rationelt og hermed blive betydelig billigere. Jeg understreger, at den mulighed kan vi godt drøfte inden for samme beløbsramme. Jeg stiller det altså som et spørgsmål, selv om jeg naturligvis åbent erkender, at det bliver meget, meget svært; der vil blive vildt slagsmål om, hvor vi egentlig skal ofre de største beløb i første omgang; vi ved, at sådan vil det gå. Denne gang har ministeren valgt at tage nogle småbidder. Da det selvfølgelig er gennemdrøftet i vejdirektoratet, tiltrådt af vejnævnet og endelig foreslået af ministeren, kan jeg tiltræde lovforslaget, som det foreligger; men jeg vil dog gerne have ministerens kommentarer til det, jeg her har nævnt.

Spørgsmålet om, hvorvidt det netop skal være de linjeføringer, som er foreslået, og netop på den plads, om de skal videreføres

[Holmberg.]

lidt mere ét sted og måske indskrænkes andre steder, egner sig naturligvis bedst til udvalgsbehandling.

**Skovmand:** De af ministeren foreslåede nye motorveje virker velmotiverede, og mit parti kan derfor gå ind for dem.

Jeg vil dog, som jeg gjorde under første behandling af det tilsvarende lovforslag i foråret, spørge ministeren, om han ikke kan få gennemført en ændring i den måde, hvorpå man traditionelt vedtager anlæg af motorveje. Ville det ikke være rimeligt, om vejdirektoratet fik til opgave at udarbejde en samlet vejplan for hele landet med angivelse af, hvilke veje der skulle prioriteres højest, og at folketinget derefter fik mulighed for at afgøre, hvor hurtigt denne udbygning skulle ske? Det ville åbne mulighed for, at der kunne komme en fornuftig debat om den danske vejpolitik i gang, i modsætning til, hvad der kan blive tilfældet i øjeblikket, da folketinget bevilger stumper af de enkelte motorvejsanlæg og kun ved særlige lejligheder — som f. eks. ved debatten om placeringen af den jyske motorvej — får lejlighed til at drøfte tingene i lidt større perspektiv.

En sådan fremgangsmåde ville utvivlsomt også gavne arbejdsgangen og planlægningen i vejdirektoratet og dermed spare samfundet for betydelige beløb. Strækningen Farum-Hemmingstrup, som bl. a. er til behandling i dag, er netop et karakteristisk eksempel på, hvordan en dårlig planlægning og prioritering fra vejdirektoratets side har betydet, at samfundet er kommet til at bruge for store beløb på vejanlæg. Farum-Hemmingstrupvejens hovedopgave er at aflaste den gamle hovedvej 5 og lede trafikken uden om Hillerød. Hermed vil den i virkeligheden komme til at løse de samme opgaver, som den for nogle år siden byggede Isterødvej skulle klare. Isterødvejen bliver i virkeligheden nu gjort overflødig, og det vil sige, at de millioner kroner, som det kostede at anlægge den, på det nærmeste er spildt. Det havde været mere hensigtsmæssigt, om man allerede for flere år siden var gået i gang med motorvejen fra Farum til Hillerød, som er en trafikalt langt bedre løsning; men man foretrak beklageligvis den på kort sigt billigste løsning. En bedre planlægning i frem-

tiden vil kunne forhindre den form for fejlinvesteringer.

Jeg har i øvrigt et enkelt spørgsmål om Farum-Hemmingstrupvejen. Dens anlægstid vil efter lovforslaget være syv år. Kan et sådant arbejde ikke udføres hurtigere, og burde man ikke overveje at fremskynde vejen fra Farum til Hillerød på bekostning af Helsingørvejens forlængelse, der vel næppe er af samme samfundsmæssige betydning? Det må vel i øvrigt også overvejes, om det er nødvendigt at bygge hele vejen på én gang; bolig-arbejdsstedtrafikken må vel i en tid med knappe investeringer have fortrin fremfor trafikken til og fra sommerhusområderne — et spørgsmål, som hr. Horn også har været inde på.

Men disse problemer kan vi vel få drøftet i det udvalg, som jeg forventer bliver nedsat om lovforslaget.

**Arne Larsen:** Det foreliggende lovforslag drejer sig om motorvejs- og hovedvejsanlæg til rundt regnet 250 mill. kr. Det er rigtigt, som hr. Holmberg var inde på, at det er dyre vejstrækninger, det drejer sig om; pr. kilometer er det 4 eller  $4\frac{1}{2}$  mill. kr.

Dette lovforslag er i og for sig en videreføring af tidligere vedtagne lovforslag, hvorved vi har givet grønt lys for projektering. Det drejer sig for det første om Farumvejens videreførelse vest om Hillerød og op til de nordsjællandske sommerhusområder. Vejen her, Helsingørvejen og andre veje har været behandlet i vejdirektoratets Nordsjællandsrapport, som har været til diskussion i folketinget ved tidligere lejligheder, så jeg tror, der stort set er enighed om, at disse vejanlæg bør bringes til udførelse.

Isterødvejen, som den sidste ærede ordfører var inde på, tror jeg næppe bliver overflødig, for der er jo ingen tvivl om, at der bliver voldsom megen trafik i Nordsjælland, så man kan næppe undvære den udbygning af vejsystemet, som Isterødvejen er.

Det er også helt nødvendigt, at det motorvejssystem, som er under udbygning over Fyn og i forbindelse med den nye Lille-Bæltsbro, føres videre og tilsluttes den østjyske motorvej, når denne nu kommer i gang. Her er det i første omgang nødvendigt at klare et problem vest for Kolding, og derfor får

[Arne Larsen.]

vi nu den lille stump af den nye østjyske motorvej fra Bramdrupdam til Harte at tage stilling til.

Her er måske et problem, som man bør være opmærksom på, og som kan spille ind andre steder. Vi har nylig behandlet et lovforslag om by- og landzoner, hvorefter byzonerne skal væsentligt udvides; der skal være nok til dækning af behovet for de kommende 12 år. De planlæggende myndigheder bliver naturligvis nødt til at tage i betragtning, at der altså nu forlanges en vis rummelighed i og omkring byerne, og her kommer også hovedlandeveisanlæggene og deres større eller mindre afstand fra de større byer til at spille en rolle.

I forbindelse med dette motorvejsanlæg omkring Kolding har man foreslået en forlægnings af hovedvej A 10. Jeg tror, det er en heldig og fornuftig løsning, for også herved kan trafikken vestover fra Lille-Bælt bedre afvikles.

Der er endelig spørgsmålet om forlægnings af A 13. Også her synes jeg man har været heldig med den foreslåede løsning; hvorefter en del af den vej, man nu bygger, vil indgå i den kommende østjyske motorvej.

Tilbage er der hovedlandeveisanlægget Vibehus-Hundested, som jeg måske er en lille smule mere betænkelig ved. Jeg er ikke betænkelig ved selve anlægget af vejen; som nok er meget påkrævet, da der jo bliver bygget en ny færgehavn i Hundested, men ved, at man ligesom prioriterer til fordel for bilisterne. Man løser ikke på samme måde problemerne for de rejsende, der kommer med jernbane til Hundested. Man har længe diskuteret en flytning af jernbanestationen, som er placeret midt i Hundested, ned til det nye færgeleje, og det vil jeg meget, meget varmt støtte. Problemet må kunne løses i og med, at man omlægger vejene i og omkring Hundested, og jeg vil anbefale den højtærede minister at se med megen velvilje på hele dette problem. Jeg forstår da også, at vejforslaget er udarbejdet på en sådan måde, at man eventuelt kan flytte jernbanestationen, uden at det generer det påtænkte vejanlæg.

Så har jeg et enkelt hjertesuk endnu. Der er en ting, som man i forbindelse med disse

store hovedlandeveisplanlægning og motorvejsanlæg efter min opfattelse ikke tilgodeser i tilstrækkelig grad: der er andre trafikanter og trafikarter end lige netop de motor-kørende. Jeg synes, man er alt for karrig med hensyn til at anlægge cykelstier langs vejene, og jeg vil meget henstille, at man i den videre planlægning af vore landeveisplanlægning ikke glemmer at tage et vist hensyn også til andre trafikanter — og især cyklister.

**Kjær Rasmussen:** Det årligt tilbagevendende forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger er en af de betænkelige sager, vi behandler herinde. Den manglende lands- og regionplanlægning bringer os ud på meget tynd is, når vi skal vurdere, om hovedlandeveislovforslaget her er rigtigt eller forkert. Da det åbenbart ligger sådan, at man ikke tør — eller kan eller har mulighed for, jeg ved det ikke — binde an med landsplanlægningen, var der måske mulighed for, at man fra regeringens side kunne udarbejde en 5 eller 10 års langtidspan for trafikinvesteringerne, således at folketinget herudfra kunne prioritere for 1 års perioder. I øvrigt kunne der samtidig blive lejlighed til en løbende 1-årig revision af langtidspanen. For os at se er de nuværende arbejdsvilkår uantagelige; men måske kan vi håbe på, at den bebudede perspektivplanlægning vil rette noget på miseren.

Jeg synes, at dele af det fremsatte lovforslag bekræfter det, jeg her har sagt om usikkerhedsmomenterne. Farum-Hemmingstrupmotorvejen anlægges man til betjening af områder i Nordsjælland. I forvejen findes i samme område en S-bane til Hillerød, og en motorvej til Helsingør er vedtaget — altså trafikarer, som vil kunne betjene en mængde mennesker året rundt. Det varér derfor sikkert ikke længe, inden man hører røster om udvidet helårsbebyggelse i Frederiksborg amt, et område, der i dag for en dels vedkommende i hvert fald er rekreativt område, og som vel egentlig også fremover var tænkt som sådant — i hvert fald går de hidtil fremsatte egnsplantanker ud på en udvikling mod sydvest og vest. Man må formode, at anlægget af Farum-Hemmingstrupmotorvejen vil forvære efterslæbet i Københavnsegnens syd- og vestfingres trafikale investeringer set i

[Kjær Rasmussen.]

forhold til den allerede skete og vedtagne byudvikling. Det er tanker i lighed med disse, man må gøre sig under behandlingen af det her foreliggende lovforslag. Jeg vil meget gerne høre ministerens kommentarer til det, jeg her har sagt, og endvidere vil jeg gerne bede udvalget kigge meget nøje på de rejste spørgsmål.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg vil gerne takke for god modtagelse af lovforslaget og komme med et par enkelte mere generelle bemærkninger. Jeg vil skille det spørgsmål ud, som først hr. Horn og derefter hr. Holmberg var inde på, nemlig den tunge trafik og de problemer, der hænger sammen med den. Det er vel et spørgsmål, vi nok kan blive enige om hører hjemme i en mere generel trafikpolitisk debat. Men jeg er i øvrigt ikke ked af, at spørgsmålet bliver rejst, for jeg har det ligesom min forgænger i embedet: jeg kan se, at uanset at det ikke er noget særlig rart at røre ved, må man vist erkende, når man følger udviklingen og forholdene i andre lande, at vi er på vej ind i nogle forhold, som vi simpelt hen ikke kan lade være med at se i øjnene og forsøge at imødegå — det hører nu engang med til planlægning. Hvis man ikke vil det, kan man jo ikke lægge planer.

Dernæst er der af flere, sidst af hr. Kjær Rasmussen, rejst ønsker om planlægning, om vejplaner osv. Herom vil jeg gerne sige, at planer har vi. Det, der sker hvert år ved denne lovgivning, er simpelt hen, at man ruller et år mere ind i planen. Man har efter disse love både vedtagne igangsættelser og også vedtagne projekteringer, som ligger endnu længere fremme i tiden, langt fremme endda. Men vi kan hurtigt blive enige om, at vanskeligheden er — det gælder også de bemærkninger, hr. Skovmand var inde på — at tempoet er for ringe; vi er simpelt hen langt bagefter. Dette lovforslag indebærer, hvis man tæller op af nye arbejder inden for hele motorvejs- og hovedlandeveisområdet, for 11 mill. kr., der kan laves i 1969-70. Så er vi altså bagud. Det er et meget centralt problem, og derfor er jeg ganske enig med de ordførere, der har sagt, at vi må have hele spørgsmålet op til en mere generel overvejelse end den, der

kan ske her, hvor vi jo blot må sige, at vi skal holde det i gang.

Der er overordentlig mange problemer i den sag; vi bruger, så vidt jeg ved, over 2 milliarder kr. om året på vejbygning i Danmark. Når man så ser, hvordan rammerne ligger, kunne man tro — og det er årsagen til meget af det, der har været nævnt i diskussionen her — at der var tale om manglende planlægning; men det er manglende tempo; for hvis der går mange; mange år imellem projekteringsbemyndigelse og den faktiske udførelse, skal der jo komme sådanne forhold ind, som f. eks. hr. Skovmand har nævnt. Nu tror jeg ikke, at Isterødvejen i og for sig bliver overflødig, men jeg vil da meget gerne medgive, at med den nuværende ordning, som vi altså må have til en ganske alvorlig og principiel drøftelse — det vil jeg gerne indbyde til, uden at det altså skal være nu — er det utvivlsomt rigtigt, at man ved en gennemgang af udviklingen kan konstatere, at der er en hel del vejarbejder rundt omkring, som udføres af nød og trang, og som man kunne have ladet være med, hvis man havde været længere fremme med hovedlandevejene og motorvejene. Det er en udvikling, der bider sig selv i halen, og jeg opfordrer derfor til, at man tager fat på problemet.

Jeg skal holde mig til disse helt principielle bemærkninger. De andre spørgsmål, der har været rejst, er jeg naturligvis parat til at drøfte nærmere i udvalget. Jeg takker for lovforslagets modtagelse.

**Horn:** Et par enkelte bemærkninger giver mig anledning til en kommentar, ikke mindst fordi offentligheden ellers ligesom kan vildledes af de forestillinger, mange har. Hr. Skovmand og hr. Kjær Rasmussen talte om vejplaner, og hr. Kjær Rasmussen satte dem i relation til egnsplaner, hvilket jo er meget fornuftigt. Men det er en hel misforståelse at tro, at vi her i landet ikke har en vejplan. Jeg ved godt, der er mange, der går og forestiller sig dette, og kan blive omtalt i pressen ved at sige: vi mangler en vejplan. Vi har masser af planer for mange år frem i tiden, relevante planer, som amterne har udarbejdet, og som ministeriet og vejdirektoratet mere eller mindre har været med i, og jeg er bombesikker på, at i ingen af

[Horn.]

disse planer ville et eller andet folketingsudvalg eller andre kunne finde noget at lave om på. De er alle sammen lagt efter de rent faktiske behov. Ulykken er, at vi ikke er i stand til at føre disse planer ud i livet på kort tid, men kun har penge til at lave dem stykkevis. Vores problem består kun i, om vi har et organ, som kan afveje de forskellige vejstykker, vi har penge til, og afgøre, om det er det rigtige sted, vi placerer pengene. Men man kan altså roligt holde op at snakke om, at vi skal have en vejplan, for vi har rigeligt med vejplaner, der dækker det rigtige behov; det er penge, vi mangler.

Endelig til hr. Holmberg: nu er sådanne hovedvejsanlæg også et spørgsmål om penge, så vi kan udmærket drøfte, hvordan pengene skal skaffes, og her er hr. Holmberg stadig væk inde på vejsliddet. Men det er ikke det, jeg taler om. Jeg taler om, at den tunge lastvognskørsel kræver, at der er veje, som kan bære de tunge vogne. Det er alene af hensyn til dem, vi skal lade vejene bygge så stærke, og det må vognmændene betale for, lige så vel som alle andre, der stiller krav til samfundet, selv må betale.

**Holmberg:** Da jeg er enig med ministeren for offentlige arbejder i, at debatten om vejslid, akseltryk, omkostninger osv. egentlig ligger uden for dagsordenen for i dag, skal jeg afstå fra yderligere bemærkninger herom.

**Kjær Rasmussen:** Ganske kort til hr. Horn. Jeg har ikke efterlyst nogen vejplan. Det, jeg gerne ville have, var en landsplan, således at man ved denne kunne få et overblik over, hvad vi egentlig vil med dette land, og få vore vejplaner indpasset i den.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om styrelsen af statsbanerne.*

(Lovforslaget (nr. 101) findes i tillæg A. sp. 2071, fremsættelsen i tidenden sp. 1926).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Horn:** I Folketingstidende 1964-65, sp. 1541, vil man kunne læse, hvordan jeg første gang retter en appel til DSBs ledelse om at tilpasse ledelsesfunktionerne til den tid, vi lever i. Det var derfor ganske naturligt, da DSB og DSBs personaleorganisationer kom til mig i februar 1967, at aftale med generaldirektøren at nedsætte det såkaldte strukturudvalg, hvis betænkning danner baggrunden for det foreliggende forslag til ny styrelseslov. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at udtrykke en tak til strukturudvalget og dets formand, generaldirektør Skov, for den hurtighed, hvormed man faktisk er nået frem til at kortlægge, hvordan et nyt system for statsbanernes ledelse kan organiseres. Det er klart, at der i en gammel institution som statsbanerne findes mange, mange traditioner. I perioder har DSB været højt værdsat af hele befolkningen; i andre perioder har man haft statsbanerne at rakke ned på, næst efter TV, hvis ikke man har andet at rakke ned på — det er jo moderne at være imod noget her i riget i disse år.

Sammen med den rationalisering, der har fundet sted i DSB på en lang række områder, kommer nu dette, som jeg vil betragte som meget afgørende. Jeg synes også, vi kan udtrykke glæde over, at det gentagne gange fremhæves i betænkningen, at man med forslaget tilsigter at gøre DSB mere slagkraftig og mere konkurrencedygtig, og der er næppe heller tvivl om, at man nok skal nå til det resultat.

Lovforslaget er meget overskueligt. Det centrale punkt og det, som kan give anledning til nogen debat her, må vel være § 2, hvorved ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler for statsbanernes organisation. Disse regler er under de nuværende forhold beskrevet i selve styrelsesloven. Der er delte meninger i mit parti og også i min gruppe