

20. møde.

Tirsdag den 11. marts kl. 13.

Formanden:

I skrivelse af 7. marts meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

Medlemmer af folketinget Ove Jensen, Dohrmann og Halvgaard har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om landbrugsejendomme. (Ophævelse af bopælspligt m. v.).

I skrivelse af 7. marts meddeler fiskeriministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om administration af Det europæiske økonomiske Fællesskabs forordninger om etablering af en fælles strukturpolitik for fiskerisektoren og om den fælles markedsordning for fiskerivarer m. v.

I skrivelse af gårs dato meddeler undervisningsministeren, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om uddannelse af børnehave- og fritidspædagoger.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

Forslaget omfatter en bemyndigelse til at færdiggøre Lyngbyvejens indføring til Sortedamssø ved en udbygning af de eksisterende gader i stedet for som hidtil bestemt at indføre vejen som motorgade. Endvidere omfatter forslaget en bemyndigelse til optagelse af en vejstrækning nord for Nakskov som hovedlandevej.

Som det har været tilfældet ved fremsættelsen af tidligere års forslag til love om visse hovedlandeveisstrækninger, skal jeg give det høje ting en oversigt over, hvor langt vi nu er kommet med hensyn til gennemførelsen af det ved vejplanlægningen forudsatte motorvejsnet over hele landet.

Som følge af nedskæringerne på finanslovsforslaget for 1975-76 af bevillingerne til statslige vejanlæg i forhold til tidligere forudsatte beløb vil det ikke være muligt at påbegynde arbejder på nye motorvejsstrækninger i 1975-76, bortset fra Vejlelfjordbroen med tilsluttende motorvejsstrækninger.

Ved begyndelsen af 1974 var der ca. 278 km motorveje i drift.

I løbet af 1974 er yderligere ca. 67 km blevet færdige. Det drejer sig om følgende strækninger:

Den jyske motorvej fra Harte til Christiansfeld (ca. 18 km).

Sydmotorvejen fra Dyrehavehus til Rønede (12 km).

Helsingørmotorvejen fra Brønsholm til Mørdrup (ca. 13 km).

Hillerødmotorvejen fra Skovbrynet til Farum Nord (8 km).

Holbækmotorvejen fra Ringvej B 3 til Tåstrup (6 km).

Motorring 4 fra udfletning Vallensbæk Mose til Ishøj (4 km).

Lyngbyvejen fra Hans Knudsens Plads til Vangede (6 km).

Herefter er i alt 345 km motorveje i drift.

På de øvrige motorvejsstrækninger er følgende arbejder igangsat eller står foran igangsættelse.

På Holbækmotorvejen fra Tåstrup til Hedehusene er jordarbejderne og broarbejderne igangsat.

På Motorringvejen fra Jyllingevej til Holbækmotorvejen er enkelte broarbejder igangsat. Jordarbejderne igangsættes i foråret 1975.

På Ringvej B 4 fra Holbækmotorvejen til Ballerup Boulevard og Jyllingevejs forlængelse, der udføres i reduceret motorvejsstandard, er enkelte jordarbejder igangsat.

På Vestmotorvejen fra Ølby til Ringsted er jordarbejderne og broarbejderne igangsat.

På Hillerødmotorvejen fra Farum Nord til Allerød er nogle jordarbejder og broarbejder igangsat.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

På den jyske motorvej fra Grænsen til Åbenrå Nord igangsættes jordarbejder i foråret 1975.

Endvidere er på den jyske motorvej fra Nr. Stenderup til Vejle Nord enkelte mindre broarbejder igangsat. Vejlefjordbroen er udbudt, og der afholdes licitation i april 1975.

Endelig er på den jyske motorvej fra Skanderborg til Århus igangsat jordarbejder og broarbejder.

Jeg skal herefter knytte nogle bemærkninger til lovforslaget om Lyngbyvejsprojektet.

Som nærmere omtalt i lovforslagets bemærkninger er der, siden folketinget i 1964 vedtog loven om bl. a. udbygning af Lyngbyvejen som motorvej med indføring af vejen som motorgade frem til Sortedamssø, på flere punkter sket væsentlige ændringer i de forudsætninger, der lå til grund for anlægslovens vedtagelse.

Dette gælder både de trafikale forudsætninger — trafikken har i de sidste år været faldende — og indstillingen til trafikafviklingen i byområder, hvor man har fået øjnene mere op for de miljømæssige ulemper ved store motorvejsanlæg i byerne. Endelig forudsætter den ny vejlov, at staten kun skal have ansvaret for de veje, der bærer fjerntrafik. I konsekvens af disse ting har man opgivet Søringsprojektet, der stod i nøje forbindelse med Lyngbyvejens indføring som motorgade.

Nu står vi jo imidlertid i dag i den situation, at vi har Lyngbyvejen færdiganlagt som motorvej helt ind til Hans Knudsens Plads, og det må derfor være en naturlig opgave at få en rimelig afslutning på dette vejanlæg afstemt efter de nu foreliggende behov. Det er også sådanne synspunkter, der ligger bag de udtalelser om Lyngbyvejsprojektet, som blev afgivet af folketingets udvalg om offentlige arbejder i maj 1973 i den betænkning, der er omtalt i bemærkningerne til lovforslaget. Det skal i denne forbindelse understreges, at den løsning, der nu fremlægges med nærværende lovforslag, efter min opfattelse må betragtes som en endelig afslutning af det statslige engagement i Lyngbyvejens indføring. Enhver tale om skjulte ønsker om senere genoplivelse af motorgadeprojektet, herunder af det alle-

rede skrinlagte Søringsprojekt, bør nu efter min opfattelse forstumme.

Det projekt, der oprindeligt blev udarbejdet i overensstemmelse med loven fra 1964, omfattede en tunnel fra Hans Knudsens Plads til Vibenshus Runddel med 2×3 motorgadespor og lokalgader over tunnelen i gadeniveau. På strækningen fra Vibenshus Runddel til Sortedamssø var forudsat en 2×3 sporet motorgade (på strækningen nærmest Sortedamssø dog 2×2 spor) delvis nedgravet og med lokalgader. Motorgadesporene var påregnet fortsat i en semimotorgade i Søringen.

Projektet ville i 1974-priser koste ca. 400 mill. kr. ud over de 90 mill. kr., der allerede er investeret i strækningen, og have en samlet kapacitet pr. retning på mellem 8.000 køretøjer pr. time ved Hans Knudsens Plads og 7.000 køretøjer pr. time ved Sortedamssø.

Dette projekt ville medføre, at en stribe af Fælledparken og næsten hele Amorparken blev inddraget til vejformål.

Efter det nu foreliggende projekt skal der på den indre strækning fra Hans Knudsens Plads til Sortedamssøen kun ske en beskeden udbygning af de eksisterende gader med helt minimale indgreb i områderne langs vejen. Dette projekt omfatter en 2×3 sporet niveaugade på hele strækningen til en restudgift på ca. 30 mill. kr. Kapaciteten vil ligge på omkring 3.000 køretøjer pr. time pr. retning for hele strækningen mod ca. godt 2.000 nu.

Med dette projekt undgås næsten helt indgreb i Amorparken, medens Fælledparkens areal ikke formindskes, men gennemskæres på en anden måde ved Vibenshus Runddel. Projektet vil i øvrigt også, set i relation til forholdene på strækningen i dag, betyde en miljømæssig forbedring. Dette gælder ved Søerne med de forudsatte promenader langs dæmningen og gennemførelsen af promenaden langs Sortedamssøeringen gennem dæmningen. Det gælder endvidere særligt strækningen fra Søerne til Blegdamsvej, hvor der etableres parkanlæg langs nord-siden af vejen. Som nævnt i bemærkningerne, vil projektet også betyde en trafiksanering og dermed en forøgelse af trafiksikkerheden i området som helhed.

Det har været fremført, at kapaciteten på 3.000 køretøjer kunne opnås ved et 4-spo-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vejanlæg, som ville kunne udføres for ca. 20 mill. kr. De mange niveaukryds på strækningen betyder imidlertid, at en sådan kapacitet først opnås ved en 6-sporet vej.

Som nævnt i bemærkningerne har et flertal i folketingets udvalg om offentlige arbejder i december 1974 udtrykt sin velvillige indstilling over for projektet og opfordret til, at der snarest blev fremsat lovforslag om arbejdets gennemførelse.

Københavns kommunes bemærkninger til projektet foreligger endnu ikke, men vil blive forelagt folketinget, så snart de er fremkommet. Der vil i denne forbindelse muligvis kunne blive tale om mindre ændringer i projektet.

Lovforslaget har i medfør af lov om offentlige veje været forelagt vejnævnet, som ikke har haft bemærkninger til forslaget.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkninger til lovforslaget, skal jeg hermed anbefale forslaget til tingets velvillige behandling.

Ordføreren for forslagsstillerne (Ove Jensen) (FP):

Jeg skal herved fremsætte forslag til lov om ændring af lov om landbrugsejendomme. (Ophævelse af bopælspligt m. v.), idet jeg henviser til lovforslagets tekst og til de dertil knyttede bemærkninger.

Fiskeriministeren (Poul Dalsager):

Jeg tillader mig herved for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om administration af Det europæiske økonomiske Fællesskabs forordninger om etablering af en fælles strukturpolitik for fiskerisektoren og om den fælles markedsordning for fiskerivarer m.v.

Dette lovforslag er identisk med det, der blev fremsat i 1. samling, men som ikke nåede at blive færdigbehandlet, inden valg til folketinget den 9. januar 1975 blev udskrevet.

Den gældende lov, der blev vedtaget af folketinget den 21. december 1972, var som bekendt nødvendiggjort af Danmarks tilslutning til De europæiske økonomiske Fællesskaber, idet de forordninger inden for fiskerisektoren, som ville blive givet af Rådet eller Kommissionen, skulle følges op af nationale forskrifter.

I de godt 2 år, loven har været i kraft, har det imidlertid vist sig, at en række af disse forordninger mod forventning er udeblevet.

Som følge deraf har det i henhold til lovens § 2 nedsatte rådgivende udvalgs arbejde i den forløbne tid været af yderst begrænset omfang, da udvalgets opgave efter loven er begrænset til at rådgive fiskeriministeren ved udarbejdelsen af de forskrifter, der har været nødvendige for anvendelsen her i landet af EF's fiskeripolitik. Udvalget har således kun afholdt ét møde siden lovens ikrafttræden den 1. februar 1973.

Jeg finder det derfor rigtigt at ændre udvalgets kompetence til også at omfatte rådgivning af fiskeriministeren vedrørende Danmarks stillingtagen under beslutningsprocessen til Det europæiske økonomiske Fællesskabs fiskeripolitik. Herved får udvalget en kompetence, der svarer til den, som er givet i de i henhold til § 2 i lov nr. 595 af 22. december 1972 om administration af Det europæiske økonomiske Fællesskabs forordninger om markedsordninger for landbrugsvarer m.v. og § 2 i lov nr. 596 af 22. december 1972 om administration af Det europæiske økonomiske Fællesskabs forordninger om markedsordninger for frugt og gartneriprodukter m.v. nedsatte udvalg.

Samtidig med den foreslåede ændring af udvalgets kompetence foreslås også udvalgets sammensætning ændret, hvorved jeg imødekommer de synspunkter, der blev fremsat fra organisationernes side i forbindelse med udarbejdelse af forslaget.

Endvidere indebærer lovforslaget, at den nugældende lov også på et andet punkt får en bestemmelse, der svarer til den, der er gældende inden for landbrugslovgivningen, nemlig adgangen til at opkræve afgifter af fisk og fiskevarer, der landes, tilvirkes eller omsættes her i landet, samt af fisk og fiskevarer, der indføres i Danmark. Jeg gør dog opmærksom på, at bemyndigelsen til at opkræve disse afgifter forudsætter, at der foreligger en indstilling fra det i henhold til loven nedsatte rådgivende udvalg om, at sådanne afgifter bør opkræves.

Når jeg foreslår, at der ved denne lovændring gives adgang til, at der opkræves afgifter af fisk og fiskevarer, er baggrunden den, at jeg finder det rigtigt, at der ikke mindst under de nuværende vanskelige