

[Knud Jespersen.]

husker den periode, hvor det var overladt til et skøn, og hvor man måtte betjene sig af håndkraft i den udstrækning, man kunne. Han citerer samtidig afdøde professor Jørgen Dich fra Århus, der sagde, at ingen, som ikke var bevægelseshæmmet, med god samvittighed kunne sætte sig ind i sin bil, før alle alvorligt bevægelseshæmmede havde fået et motorkøretøj eller havde fået den fornødne hjælp og støtte fra vort fælles samfund, så de selv kunne anskaffe sig et sådant. Det har altså ikke virket på udvalget. Det beklæger jeg i høj grad.

Han siger videre til allersidst: „Det hjælper ikke, at politikerne påstår, at det ikke har været deres hensigt med lovændringen at forringe forholdene, når realiteterne efter min bedste overbevisning i løbet af kort tid vil bevise, at der virkelig finder en alvorlig forringelse sted ved at overgive dette problem til hjælp efter bistandsloven.“

Der kunne være grund til at sige meget. I dette ting har man jo talt overordentlig længe og også hjertevarmt om nødvendigheden af at forsvare opnåede sociale rettigheder. Denne ret, der her var opnået, vil man altså fratage nogle af de sværest handicappede. Det vil blive en belastning for dem uden sidestykke. Det er et tilbageskridt.

På den baggrund vil jeg indstille, at folketinget overvejer meget at stemme og handle efter sin samvittighed, og det gør man bedst ved at stemme imod dette lovforslag, så man sikrer, at det fortsat er en ret for de bevægelseshæmmede at få adgang til et motorkøretøj.

Wilhelm (VS):

Da VS ikke er betækningsberettiget i det pågældende udvalg, skal jeg kort redegøre for vores afstemning her ved tredje og sidste behandling.

Vi har tidligere udtrykt sympati for denne lovgivning, men udtrykkelig under forudsætning af, at overførslen af invalidepensionisternes refusion så at sige var en rent teknisk ting og ville foregå fuldstændig automatisk. Det har vist sig i det, der er kommet frem under udvalgsbehandlingen og i de henvendelser, vi har fået udefra, at det ikke er tilfældet. Det beklager vi meget, og det er tilstrækkeligt for os til — jeg skal ikke

sige mere om det — at vi så er nødt til at stemme imod dette lovforslag.

Ministeren for skatter og afgifter (Svend Jakobsen):

Jeg må sige til de bemærkninger, hr. Knud Jespersen fremførte herfra, at det er ikke med denne omlægning påtænkt at foretage nogen ændring med hensyn til tildelingen af disse invalidevogne. Det har også efter de hidtidige regler været således, at der som baggrund for denne tildeling finder et lægeligt skøn sted. Der er ikke med overflytning til den sociale bistandsfond forudsat nogen ændring i den tildeling af invalidevogne, som man hidtil har praktiseret, og derfor er argumentationen for den stillingtagen, som kommunisterne her har givet udtryk for, forkert.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget
vedtoges med 122 stemmer mod 10; 1 medlem stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:
Første behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.
(Lovforslag nr. 187. Fremsat 3/2 76).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Henning Jensen (S):

Socialdemokratiet kan give tilslutning til hovedtankerne i forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger, ikke mindst fordi der nu åbnes op for en påbegyndelse af og dermed en snarlig løsning på nogle af vore virkelig store trafikproblemer.

Lovforslaget omfatter bemyndigelse til at gennemføre tre motorvejsanlæg, nemlig en forlængelse af Køgebugtmotorvejen, således at den efter sammenløb med motorringvejen føres videre over Avedøre Holme og Kalveboderne til den eksisterende motorvej på Amager, altså lufthavnsmotorvejen, en videreførelse af den sønderjyske motorvej fra

[Henning Jensen.]

Åbenråområdet til Haderslevområdet samt videreførelse af sydmotorvejen over Farø til Sakskebøng med tilhørende broer over Storstrømmen og Guldborgsund.

Hvor forslaget om motorvejsstrækningen i Sønderjylland formentlig ikke giver anledning til særlige problemer, må vi nok erkende, at de to andre store opgaver indeholder en række miljømæssige, tekniske og dermed økonomiske problemer, hvilket forskellige reaktioner vidner om.

Jeg skal ikke her ved første behandling gå i enkeltheder, idet jeg skal henvise til, at en lang række af problemerne allerede er belyst både ved besigtigelser på stedet og ved indgående drøftelser i trafikudvalget. Men vi ser naturligvis gerne på enkeltheder i udvalget.

Spørgsmålet om Farøforbindelsen har været diskuteret meget på de sydsjællandske kanter og på sydhavsværne, og det er min opfattelse, at den konklusion, man nu drager ved at vælge Farøforbindelsen, må være den rigtige. Jeg skal henvise til bl.a. Fællesorganisationen i Nykøbing Falster, der på et møde den 2. februar, hvor 250 tillidsrepræsentanter var til stede, gav helt klar tilslutning til Farøforbindelsen. Jeg mener, at der heri også ligger et klart bevis for, at det er den rigtige løsning.

Den fjerde store opgave i lovforslaget er en vejbro over Alssund nord om Sønderborg. Trafikudvalgets besøg på stedet i september måned sidste år gav et levende bevis på, hvor store trafikale vanskeligheder man har i området i forbindelse med den nuværende flaskehals over Alssund. Vi støtter meget gerne dette hårdt tiltrængte forslag.

Jeg vil gerne i den forbindelse understrege værdien af, at trafikudvalget med jævne mellemrum foretager besigtigelser af igangværende og kommende trafikprojekter. Der er ingen tvivl om, at disse besigtigelser bidrager til en hurtigere løsning og en mere fornuftig prioritering af trafikopgaverne.

I forbindelse med behandlingen og forhåbentlig vedtagelsen af de nævnte anlægsopgaver foreslår ministeren, at en række statslige vejstrækninger nedklassificeres, hvilket vi kan tilslutte os.

Endelig omfatter lovforslaget en ophævelse af projekterings- og sikringsbemyndigelsen, for så vidt angår den sydlige motor-

vej over Amager, også kaldet Sverigesmotorvejen. Også dette kan vi give tilslutning til.

Må jeg til slut rose ministeren og hans embedsmænd for godt arbejde i forbindelse med udarbejdelse af lovforslaget. For det første er det særdeles tilfredsstillende, at ministeren benytter lejligheden til at redegøre for igangværende arbejder i fremsættelsestalen. Jeg mener, det er vigtigt, at vi medlemmer af trafikudvalget får lejlighed til nøje at følge, hvad der er sket, for det betyder samtidig også en mulighed for, at andre interesserede, når de kommer i besiddelse af lovforslaget, kan følge, hvor langt man er fremme i bestræbelserne på at løse vore trafikopgaver. For det andet er bemærkningerne holdt i et særdeles forståeligt sprog, og for det tredje er der et meget omfattende kortmateriale vedlagt lovforslaget.

Jeg kan på mit partis vegne give tilslutning til hovedtankerne i lovforslaget.

Hovmand (V):

I de seneste år er der sket en betydelig begrænsning i vejinvesteringerne i Danmark. Alene inden for den sidste 5 års periode er den samlede investering reduceret med 1,3 mia kr. på årsbasis eller med næsten 40 pct. Også i den påbegyndte 15 års vejplanperiode frem til 1990 vil investeringsmulighederne være begrænsede. Oprindeligt var der regnet med en statslig investering til motorveje og hovedlandeveje på 14,5 mia kr. i de 15 år, men med de aktuelle budgetter vil dette tal være reduceret med godt 40 pct. Konsekvensen heraf vil være, at vi i 1990 stadig væk vil mangle ca. 200 km af de i alt 900 km, som udgør det kendte motorvejs-H i Danmark.

Venstre vedkender sig sit medansvar for disse betydelige offentlige besparelser, som især har begrænset statens andel i de samlede vejinvesteringer, og vi mener fortsat, at der også i de kommende år må føres en stram politik på dette område. Til gengæld er vi af den opfattelse, at det er vigtigt, at vi inden for de givne økonomiske rammer prioriterer det overordnede vejnet højt. Jo mere vi kan samle trafikken i et overordnet vejnet, jo færre ressourcer vil der totalt være behov for til de samlede vejanlæg.

Ud fra denne principielle holdning kan vi give vor tilslutning til de intentioner, der ligger i det foreliggende lovforslag.

[Hovmand.]

Hvad angår forslaget enkelte projekter, skal jeg først om Vallensbæk-Amager motorvejen sige, at jeg er noget forundret over, at man anlægger en del af denne vej uden for Amagers vestkyst, ved Kalveboderne, i stedet for at lægge den inde på land, hvilket, så vidt jeg kan vurdere det, ville betyde en besparelse på mellem 30 og 40 mill. kr.

Jeg er lige så forundret over, at man samtidig med ophævelsen af anlægsloven for Sverigesmotorvejen, som jeg i øvrigt kan tilslutte mig, ikke også ophæver anlægsloven for den oprindelig planlagte motorvej syd for Tårnby. Begge forhold synes at tyde på, at det endnu ikke er gået op for regeringen, at der i folketinget er en markant modstand mod en yderligere bebyggelse på Vestamager.

Forslaget om videreførelse af den sønderjyske motorvej fra Rise Hjarup nord for Åbenrå til Skovby syd for Haderslev rejser det principielle spørgsmål om brede 2-sporrede motorveje som mulige etapeløsninger. Jeg mener, at vi må drøfte dette spørgsmål i udvalget i lyset af de givne økonomiske forudsætninger. Men når FDM og andre påpeger ulykkesrisikoen ved denne vejtype, så synes jeg, det er væsentligt at fremhæve, at hvis motorvejsinvesteringerne i øvrigt skal holdes på det samme niveau, vil alternativet til disse økonomimotorveje være, at vi må nøjes med kortere motorvejsstrækninger i 4 spor, og at trafikken så i øvrigt må benytte det sekundære vejnet, hvor vejskæringerne ligger i samme niveau, og hvor ulykkesrisikoen derfor er større end på den niveaufrie økonomimotorvej.

Også spørgsmålet om en bedre mulighed for tilslutning af trafikken fra Sønderborg og Als til motorvejen sydvest for Åbenrå vil vi gerne se nærmere på i udvalget. Det, vi frygter, er, at trafikanterne fortsat vil benytte sig af vejen gennem Åbenrå by og altså ikke benytte den nye motorvej.

Forslaget om sydmotorvejens videreførelse fra Rønnede til Saksøbing over Farø følger de beslutninger, som blev truffet med fuld tilslutning her i folketinget i 1970 og i 1972, og som senest blev bekræftet også med venstres tilslutning kort før jul i trafikudvalget af et stort flertal, dog med den væsentlige ændring, at der ved i første omgang at nøjes med en økonomimotorvej opnås en be-

sparelse på mellem 300 og 400 mill. kr. for hele strækningen.

Også her vil vi i udvalget se nærmere på de foreslåede tilslutningsveje, men jeg vil dog gerne allerede nu have ministerens bekræftelse på, at man tidsmæssigt umiddelbart vil fortsætte den første etape fra Ambjerg til Ønslev med den korte strækning over Guldborgsund til Majbølle, således at belastningen af broen ved Guldborg og besværlig omkørsel ved Nørre Alslev begrænses mest muligt.

Endelig vil jeg give principiel tilslutning til forslaget om en ny og efter venstres mening tiltrængt bro over Alssund. Vi har med tilfredshed noteret os, at det oprindelige projekt til ca. 250 mill. kr. nu er reduceret til 117 mill. kr., og vi glæder os over, at det kan påbegyndes allerede til næste år.

Glensgård (FP):

Først vil jeg gerne sige til ministeren for offentlige arbejder, at det er lidt utilfredsstillende, at man skal tvinges til, fordi man elsker en del af dette lovforslag, at acceptere noget, som man absolut ikke elsker.

Jeg vil godt høre, hvad ministeren vil sige til, at vi deler dette lovforslag. Der er jo reelt flere store ting i det, og det er helt givet — det ved ministeren, for han har fået en indstilling fra os — at vi ønsker ikke at være medvirkende til en ny skandale, som da vi havde Lyngbyvejens indføringer og hele problematikken omkring det indre vejnet i København. Vi ønsker ikke at medvirke til sådanne skandaler igen, og derfor ønsker vi ikke at være med til at føre denne motorvej ned over Farø på disse højbroer. Derfor vil jeg godt spørge ministeren, om han er indstillet på at dele dette lovforslag.

Vi er selvfølgelig glade for, at ministeren har taget vores idé om Alssundbroen med nu. Det vidste vi ikke på det tidspunkt, da vi debatterede den sidste år, men det glæder os selvfølgelig, at ministeren har fundet mulighed for at løse dette store problem på nuværende tidspunkt.

Vi vil i udvalget se meget effektivt og meget aktivt på en del af de tekniske problemer, der er omkring dette lovforslag, men mener egentlig, at udvalgsarbejdet her må afgøre, hvorledes vi skal tage stilling til de eksakte problemer. Vi ønsker ikke at tage den store politiske debat op her ved første

[Glensgård]

behandling, fordi det meste jo er teknik omkring dette lovforslag. Men som sagt finder jeg det meget uheldigt, at ministeren har taget så store vidt forskellige ting med i samme lovforslag, og jeg håber, ministeren vil tage det til efterretning. Skulle dette ikke være tilfældet, må ministeren nok se i øjnene, at vi må debattere et ændringsforslag ved anden behandling, specielt omkring Farølinjen.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det lovforslag, som her er fremsat, er jo meget omfattende, og ministeren lægger heller ikke skjul på, at han forventer, at vi giver os tid til at få en mere pincipiell debat om prioriteringen inden for vejsektoren i anledning af dette forslag. Det er en god indstilling, for det er indlysende, at de projekter, der her er lagt frem, vil give os en række økonomiske problemer, og det vil blive vanskeligt for os at få dem gennemført, i hvert fald i den takt, vi kunne ønske.

Hvis vi skal tage dem i den rækkefølge sådan nogenlunde, som de er opstillet, er der jo først tale om Køgebugtmotorvejens forlængelse ind over Vestamager. Det er tilfredsstillende, at ministeren konkluderer, at i tilfælde af at folketinget beslutter sig for dette anlæg, er det det sidste anlæg, som staten står for i hovedstadsområdet. Jeg tror, vi herved når til en fornuftig afrunding af, hvad der er statens opgaver i hovedstadsområdet på motorvejsområdet.

I sammenhæng med denne linjeføring er der foreslået en udsættelse af beslutningen om, hvor der eventuelt senere skal gennemføres en sydligere linjeføring på Amager. Jeg synes lige så godt, man kunne have konkluderet, at der ikke i en overskuelig fremtid vil blive behov for denne Sverigesmotorvej. Den hænger sammen med den faste forbindelse mellem Amager og Malmø, og her er der jo lange udsigter, så fremfor ligefrem at holde fast ved, at det er en mulighed, som stadig er åben, kunne vi lige så godt konstatere, at det faktisk er en sag, som er så godt som opgivet.

Jeg mener, vi i udvalget bliver nødt til at underkaste denne forlængelse af Køgebugtmotorvejen en fornyet undersøgelse. Er det givet, at der er så stort et behov for den, som vi tidligere har regnet med? Jeg ser godt

vanskelighederne, navnlig ind gennem Folehaven, men spørgsmålet er, hvordan trafikudviklingen har været og vil blive, og om også den omstændighed, at K-M-forbindelsen ikke er noget nært forestående, kan have indflydelse på, hvor højt vi skal prioritere Køgebugtvejens forlængelse.

Spørgsmålet om Farøforbindelsen har vi diskuteret flere gange, og jeg kan sige, at vi i den radikale gruppe ikke synes, at der for nærværende er kommet sådanne nye oplysninger frem, at vi skulle beslutte os anderledes, end vi tidligere har gjort. Men også her er det jo et spørgsmål om tidspunktet for gennemførelsen, hvornår det er rimeligt at satse på en færdiggørelse af anlægget. Også det spørgsmål går jeg ud fra at vi kan se på i udvalget.

Med hensyn til de to sønderjyske projekter kan vi sige det samme. Alssundbroen er et projekt, vi går ind for. Vi er glade for, at det er med på nuværende tidspunkt. Det er en virkelig påtrængende opgave, der her skal løses.

Med hensyn til motorvejsstrækningen fra Rødekro til Skovby mellem Åbenrå og Haderslev må vi sige til ministeren rent ud, at det 2-sporede anlæg går vi ikke ind for. Vi må fraråde, at man satser på at indskrænke motorvejsanlægget på et sted, hvor vi har bygget og planlagt at bygge en 4-sporet motorvej nordfra og sydpå, og hvor vi også er i gang med at anlægge fra grænsen og nordpå. Vi mener ikke, det er rimeligt for at nå frem til en foreløbig besparelse på 12 mill. kr. at foretage denne væsentlige forringelse af motorvejsstandarden. Hvis vi skal spare på statens vejudgifter — og det er jeg ikke utilbøjelig til at tro vi skal, navnlig for at få plads til flere investeringer i den kollektive trafik — så må det være statens sekundære vejanlæg, altså hovedlandevejene uden for motorvejsanlæggene, vi skal se på. Jeg mener, at dette hovedmotorvejsnet er meget væsentligt, navnlig i henseende til at få aflastet det sekundære vejnet og investeringerne i det sekundære vejnet.

Men ellers kan vi udtrykke vores positive holdning til at få denne sag behandlet. Jeg vil dog godt kort stille det spørgsmål til ministeren: har dette spørgsmål om den sønderjyske motorvejsstrækning fra Åbenrå til Haderslev i den udformning, det nu er foreslået, været forelagt de lokale vejmyndig-

[Bilgrav-Nielsen.]

heder, som det er foreskrevet i loven om offentlige veje? Har det været forelagt før fremsættelsen, som loven udtrykkelig forlanger at det skal være?

Lowzow (KF):

Så er vi igen i den ugentlige trafikdebat, og jeg kan da sige med det samme, at fra den konservative folketingsgruppes side har vi ikke skiftet mening med hensyn til de hovedspørgsmål, vi har behandlet før. Det er jo spørgsmål, der var behandlet i den generelle debat i efteråret, og som nu kommer til detailbehandling. Jeg finder også, at det vigtigste i det, der står i lovforslaget, bortset selvfølgelig fra selve loven, er, at ministeren går ind for en diskussion om prioriteringen i hele trafikspørgsmålet. Det er her, vi må satse på at finde den rigtige afviklingsform og afviklingsperiode. Spørgsmålet er, hvilke penge der kan stilles til rådighed, og så må vi sætte dem ind, hvor det kan lade sig gøre. Hovedtankerne i det fremsatte forslag kan vi godt tilslutte os.

Det er jo sådan, at vi har taget stilling til Farølinjen. Vi har ikke fundet, der her er kommet noget nyt frem, som kan ændre den stilling. Farølinjen som sådan ser vi som en langtidspanlægning, langtidsinvestering, måske endda så langt frem i tiden, at den først får sin fulde berettigelse, når en bro bliver bygget over Østersøen, en bro, som uden tvivl vil komme i en fremtid. Vi mener også, at en sådan forbindelse fra kontinentet og op selvfølgelig ikke skal føres igennem et bysamfund som Vordingborg. Derfor må man tage denne linje, som går uden om byen, selv om den er noget længere og lidt mere energikrævende.

Spørgsmålet om indføringen til Amager kan vi tilslutte os. Vi synes også, det er rart, at vi får afviklet statens engagement i vejbyggeriet ind til København, og mener, dette må være det sidste, der skal gøres. Vi ville være glade ved, at Saltholmafgørelsen var truffet, eller at „pakkeudvalget“ havde sluttet sin arbejdsopgave, så vi samtidig var klar over, hvad den skulle føres videre i over Øresund til Sverige, men det skulle ikke være, så foreløbig kan vi tilslutte os det fremsatte forslag.

Anderledes er det, når vi kommer til spørgsmålet i Sønderjylland. For os virker

det helt forkert at lægge et tosporet anlæg ind i en allerede påbegyndt firsporet afvikling af hele den østjyske motorvej. Vi vil komme tilbage til det, også når man senere taler om ikke at føre vejen videre op fra Århus og over Randers til Ålborg. Vi mener, at den én gang planlagte vej bør føres igennem. Det er en del af et hovedtrafiknet, som jeg ligesom de andre talere mener det er meget, meget vigtigt at få, og så kan vi, hvis man skal spare, spare på de sekundære veje. Vi vil derfor i udvalget lægge pres på ministeren for at høre, om man ikke mener, man økonomisk kan komme igennem med de kun 12 mill. kr. mere, det vil kræve allerede nu at sætte den firsporede vej ind på det stykke, der mangler.

Spørgsmålet om broen over Alssund har udvalget jo fået mulighed for at stifte bekendtskab med ved besøget i Sønderborg. Der er ingen tvivl om for dem, der kender forholdene dernede, at der er et enormt trafikpres på den bestående bro, og det giver nogle meget ubehagelige forhold i Sønderborg by. Vi kan tilslutte os den vejføring, der er lagt frem, og som blev skitseret for os på stedet, men med alle spørgsmål vender vi altså tilbage til, at det er prioriteringen af afviklingen, det drejer sig om, og her venter vi samarbejde med ministeren.

Kristine Heltberg (SF):

Som situationen har udviklet sig på hele det område, der hedder forholdet mellem den private og den kollektive trafik, har en del mennesker efterhånden skiftet holdning til den tidligere vældige begejstring for alt, hvad der blev belagt med cement og skabt af motorveje. Det har bevirket, at man måske med lidt større skepsis end tidligere ser på de store og elegante vejbygningsplaner. Det har ikke mindst givet sig udslag i en del holdninger inden for mit eget parti, hvor vi hele tiden er på vagt over for, hvad et vejbyggeri vil betyde af forringelse eller forbedring af den kollektive trafik, og hvad der ene og alene, eller i alt væsentligt, kun skal tjene til privat trafik og lastbiltrafik igennem landet.

Der er miljøhensyn, og der er menneskelige hensyn, og der er såmænd også hensyn til forbruget af så dyre råstoffer som olie. Alt dette er kommet til at indtage en noget anden plads i vore overvejelser, end den-

[Kristine Høltberg.]

gang de store planer oprindeligt blev lagt. Men alligevel må man sige, at har man bygget dele af store motorvejsanlæg og har nogle små tarme tilbage ind imellem, hvor man sådan set burde kunne føre en konsekvent linje, så er et skelet af motorveje, som er sikkerhedsmæssigt forsvarligt udført, overordentlig væsentligt at have i et land som Danmark med de gennemfartsveje, Danmark byder nord- og sydtrafikken og også vores egen trafik.

Ud fra disse betragtninger må vi dog på visse punkter ændre nogle af de holdninger, vi har indtaget, og det gælder ganske specielt tilslutningen til, at linjeføringen sydpå går over Farø og ikke som hidtil over Storstrømmen ved Masnedø. Vi er blevet meget optaget af den kritik, der er fremført fra forskellig side, ikke mindst lokal side, men også anden ekspertside, mod Farølinjen. Ministeren nævner også selv, at man har været opmærksom på nogle af problemerne allerede tidligere. Vi vil altså derfor nærmest i øjeblikket være indstillet på at høre meget mere om de indvendinger, der rettes mod Farølinjen, og vi vil mene, at ikke mindst af miljöhensyn vil fortalerne for en udbygning af Masnedøforbindelsen have meget tungtvejende argumenter.

Med hensyn til udbygningen af vejene i Sønderjylland må man sige, at forbindelsen omkring Haderslev-Åbenrå-området synes at være overordentlig væsentlig, men der er en del problemer med hensyn til vejbredden, som vi meget gerne vil høre nærmere om i udvalget. I princippet kan vi godt gå ind for det, der er foreslået, men vi vil dog meget gerne have lov til at spørge, om lige præcis det helt nøje skitserede forslag her er det rigtigste. Nu har vi jo lært, at man skal være lidt forsigtig med at tilslutte sig ting, som måske ændrer sig i løbet af nogle års forløb.

Noget tilsvarende gælder broen over Alsund. Vi er i og for sig tilhængere af en bro, men der er en del detaljer og en del projekteringsproblemer, vi gerne vil vide noget nærmere om.

Hvad angår selve det første punkt i redøgørelsen, vejforbindelsen over Avedøre Holme og motorringvejen dér, vil hr. Poul Dam gøre nærmere rede for partiets stilling, og det vil jeg så slet ikke komme ind på her.

Jeg vil bare gerne gøre opmærksom på, at vi fuldt ud kan tilslutte os nødvendigheden af at føre vejforbindelser igennem, der er nødvendige, men vi er meget mere betænkelige i dag, end vi var tidligere, ved overflod og overdimensionering af vejene, end vi var, dengang man først talte om disse ting.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Kristeligt folkeparti er positivt indstillet over for udbygningen af vort motorvejsnet så langt, som vores økonomi tillader det. Vi er derfor også principielt positivt indstillet over for det foreliggende lovforslag.

Motorvejene giver den højeste sikkerhed pr. kørt kilometer, og det forbedrer samtidig miljø og sikkerhed i tilstødende områder. Vi er derimod noget skeptiske med hensyn til værdien af de såkaldte tosporede motorveje. Er det ikke også en forkert betegnelse? Lad os se på det spørgsmål i udvalget og andre relevante spørgsmål, og lad os også kigge nærmere på protesten fra Forenede Danske Motorejere.

Vi mener, at man bør overveje prioriteringen af de 4 anlæg og, når det gælder Syd-motorvejen, i første omgang nøjes med strækningen Rønnede-Ambjerg. I øvrigt vedkender vi os naturligvis beslutningen her i salen med hensyn til Farølinjeføringen, hvis ikke der undervejs skulle komme nye og helt afgørende momenter ind i billedet.

Vi tillægger det nye Allsundbroprojekt stor erhvervsmæssig værdi og ser det gerne fremmet mest muligt. Forholdene i Sønderborg er særlig i sommermånederne nærmest kaotiske, hver gang broen går op, og det gør den jo mange gange i timen.

At staten nu snart vil være færdig med sine forpligtelser i hovedstadsområdet, hilser vi med glæde. Det gør os mere trygge. Det glæder os også, at Saltholmprojektet med dette forslag ser ud til at være gledet endnu længere ud i periferien. At Køgebugtmotorvejen nu agtes ført helt frem til lufthavnen, må pege i retning af den udbygning af Kastrup lufthavn, der sandsynligvis vil dække behovet for lufthavne i hovedstadsområdet mange år fremover.

Fuglsang (DKP):

Det er jo en del og jo også vigtige hovedvejsproblemer, der er samlet i dette forslag. Jeg kan også godt se, at der er problemer,

[Fuglsang.]

som, om end i forskellig grad, trænger til en nogenlunde hurtig løsning, og selvfølgelig spiller også det beskæftigelsesmæssige noget ind.

Men på den anden side er der i hvert tilfælde ved nogle af dem en del sammenhængende og også uafklarede forhold, som trænger til nærmere undersøgelser, før vi ret kan vurdere dem. Det gælder for os at se strækningerne i hovedstadsområdet og forbindelserne til Amager. Der er vel nok her forskellige hensyn. Der er bl.a. den danske, mere lokalt prægede trafik, og så er der transittrafikken til og fra Sverige. Hvad denne sidste angår, så hænger den vel i nogen grad sammen med det stadig uafklarede luft-havns- og Saltholmprojekt, og det er en af grundene til, at det her er et af de områder, hvor det ville være rimeligt at afvente, hvad det hele i sidste ende bliver til.

Men noget andet er, om vi rent principielt, omkostningsmæssigt og miljømæssigt er interesseret i at lede mere transittrafik ind over landet end højest nødvendigt. Det vil igen sige, om vi er interesseret i at blive nødt til at cementere stadig større dele af vores landbrugsareal. Det kan vel også blive et spørgsmål om, hvorvidt København og Københavns amt er interesseret i, at der på denne måde skabes nye muligheder for øget containertrafik uden om København mod nord til Göteborg og mod syd til Hamburg. Endelig kan vi vel heller ikke se bort fra, at en stærkere tilslutning til motorvejssystemet op til Englandsvej hurtigt vil stille øgede trafikkrav op gennem tæt bebyggede områder, f.eks. op til Amagers oliehavn. Der er altså en række ting, også med hensyn til konstruktion og linjeføring, som der efter vor mening nok kan være grund til at kigge nærmere på.

Vi er helt enige om, at forbindelserne til Amager trænger sig på, men det er jo også et problemfyldt område. Jeg tænker bl.a. på forbindelsen over Sjællandsbroen, som jo i høj grad vil komme til at gå gennem tætbebyggede områder. Det er ikke sjovt at have sådan en motorvej til nabo, og det stiller uundgåeligt det spørgsmål, hvem der skal betale den afskærmning, som er nødvendig for i det mindste at formindske generne. Og er der nogen, der er villig til at betale, hvad det koster beboerne at gøre deres be-

boelsesforhold blot nogenlunde tålelige? Jeg tænker på, at det offentlige vel også her bør have en slags ansvar.

Men fremfor alt vil jeg ganske kort sige her, at de nævnte projekter må betragtes som en del af løsningen af de samlede københavnske trafikproblemer og som en del af en nødvendig planlægning, herunder især forbindelser med Amager. For mig understreger netop disse forslag og de motiveringer, der gives for dem, nødvendigheden af at fremskynde anlægget og andre forbindelser, herunder tunnelbanen, i stedet for at lægge den på is.

Af de andre strækninger, som dette forslag behandler, er jeg også skeptisk over for forslaget om at føre Storstrømsforbindelsen over Farø, og det er mit indtryk, at talrige henvendelser, både af lokal og anden art, viser, at vi ikke står alene med denne skepsis. Det er jo spørgsmål såvel af økonomisk som trafikmæssig, afstandsmæssig og miljømæssig art, som gør, at folk ikke er helt varme på denne Farøforbindelse og henstiller til os at lægge denne plan på hylden og vende tilbage til en udbygning af Masnedøforbindelsen.

Endelig vil jeg sige, at vi er endda meget indforstået med forslaget om en snarlig igangsættelse af forbindelsen over Alssund.

Jes Schmidt (CD):

Efter at jeg i de sidste par år her fra denne talerstol flere gange har fremhævet nødvendigheden af de sønderjyske trafikproblemers løsning, synes jeg i dag, at jeg har anledning til at takke trafikministeren for, at man med dette lovforslag i hvert fald sætter an til løsningen af to af de store problemer, vi har nede i landsdelen ved grænsen.

Hvad de øvrige dele af forslaget angår, så kan jeg på CD-gruppens vegne sige, at vi i det store og hele med velvilje går ind i udvalgsbehandlingen. Jeg støtter helt og holdent den i § 2 indeholdte bemyndigelse til ministeren til at lade bygge en ny bro over Alssund nord for Sønderborg. Denne bro er i dag, og har længe været det, en simpel nødvendighed for den stærkt industrialiserede ø Als, hvor der jo findes nogle af de største industriforetagender her i landet. Det vil vække glæde i den sydøstlige del af Sønderjylland, når folketinget endelig giver grønt lys for den uundværlige nye bro over Als-

[Jes Schmidt.]

sund. At man så har visse betænkeligheder med hensyn til forbindelsesvejen til motorvejen ved Åbenrå, står på et andet blad, og det er noget, som man måske kan drøfte nærmere i udvalget.

Vi i landsdelen er ikke mindre tilfredse med, at ministeren med dette lovforslag bemyndiges til ikke kun at fortsætte bygningen af nord-syd-motorvejen fra Padborg ved grænsen og op til Rise Hjarup ved Åbenrå. Tilfredsheden gælder også bemyndigelsen til at bygge en forlængelse af den fra syd kommende motorvej ud over Rise Hjarup til Skovby sydvest for Haderslev.

Helst havde vi jo — det skal da heller ikke skjules her — set, at strækningen fra Rise Hjarup til Skovby straks ville blive udbygget som en firsporet motorvej, ja, for den sags skyld helt op til Christiansfeld til tilslutningen til motorvejen nordpå. Det er og bliver en torso, at hullet mellem Christiansfeld og Rise Hjarup, altså praktisk mellem Haderslev og Åbenrå, ikke stoppes snart.

Som situationen er, bliver motorvejen fra grænsen ved Padborg ført til Rise Hjarup, så at den kan åbnes 1978. Det er glædeligt, og det er især glædeligt for de mennesker, som bor ved hovedvej A 10 nede i Åbenrå by. Vi kan kun håbe, at husene kan tåle rystelserne helt til 1978 uden at falde sammen. Jeg bor selv i et af dem.

Det er glædeligt, men altså ikke uden problemer, thi fra 1978 flyttes det motorvejsstop, som vi i dag har ved Jagel nær Slesvig by, og som er en trafikprop uden lige, helt til Rise Hjarup ved Åbenrå. Hver sommer kan man gennem trafikradioen høre, at køen af ventende biler ved Jagel er oppe på 15 km. Fra 1978 har vi disse køer ud for Åbenrå, og de vil til den tid nok være længere endnu. Derfor er det så nødvendigt, at strækningen føres videre i hvert fald til Skovby, selv om det kun bliver som en halv motorvej, i året 1981.

Trafikministeren er udsat for en voldsom kritik i anledning af, at forbindelsen fra Rise Hjarup til Skovby kun er forudset bygget som en halv motorvej. FDM beskylder ministeren for at bygge ikke en motorvej, men en „mordvej“, så vidt jeg har læst. Jeg synes, denne kritik skyder absolut over målet, fordi bygningen af en halv motorvej fra Rise Hjarup mod nord i hvert fald skaber

en ventil for det trafiktryk, som fra 1978 opstår ved Rise Hjarup, når trafikken syd-fra strømmer ad motorvejen. Man kan sige, at Rise Hjarup med en halv motorvej i hvert fald bliver et Jagel med ventil. Det er ikke meget, og det er sikkert heller ikke særlig klogt, men alligevel er én ventil bedre end ingen på en kedel med eksplosionsfare.

Vi vil altså se meget positivt på det fremsatte forslag i dets helhed og håber, at det snart kan vedtages.

Steen Folke (VS):

Vores trafikpolitiske ordfører, hr. Sigs-gaard, er forhindret i at være til stede, og jeg skal i stedet for knytte nogle bemærkninger til det foreliggende forslag om anlæg af forskellige hovedlandevejsstrækninger.

I efterårets trafikpolitiske debat var ministeren jo talsmand for den kollektive trafik, lagde uhyre stor vægt på udbygningen af den kollektive trafik. Det gennemsyrede hele den redegørelse, der kom i efteråret. Vi synes, at det kniber lidt at få overensstemmelse mellem disse erklærede synspunkter og den praksis, som ministeren følger i disse anliggender.

Nu har vi altså her en stribe forslag om en meget omfattende udbygning af forskellige hovedvejs- og motorvejsanlæg, som tilsammen vil koste milliardbeløb. Det er vist noget i retning af ca. ¼ mia kr. om året i årene fra omkring 1979 til 1984.

VS mener, at den dyre løsning af Storstrømsproblemet, altså anlægget over Farø, er helt ved siden af. Vi er absolut modstandere af den løsning og mener, at den bare er udtryk for sådan en bevidstløs fremskrivning netop af et behov, der manifesteres ved udbygningen af privatbilismen og i det hele taget vejtrafikken i stedet for at forsøge på virkelig at gøre noget alvorligt ved at se på, hvad en udbygning af den kollektive trafik kunne medføre. Et af de store problemer med Storstrømsbroen er jo den tunge lastbiltrafik, og dér kunne man altså sige: hvad kunne der gøres, hvis man virkelig gjorde noget for at få en del af denne trafik frem ad jernbanen i stedet for ved hjælp af de store lastbiler?

Vi registrerer med tilfredshed, at SF er ved i nogen grad at lægge kursen om på disse områder, som det fremgik af det indlæg, der kom i dag. Til gengæld kan vi ikke forstå de

[Steen Folke.]

radikale, som jo netop på den slags områder, fysisk planlægning og vejudbygning og sådan noget, ofte har haft nogle forholdsvist fornuftige synspunkter. Vi begriber ikke, hvad der får de radikale til at gå ind for f.eks. denne Farø-løsning.

Med hensyn til denne motorvej, der skal anlægges i Københavnsområdet ud over Avedøre, er vi overordentlig skeptiske. VS er, som det vil være bekendt, modstandere af både Saltholm, af Vestamagerudbygningsplanerne og af den faste forbindelse, der har været planer om, til Sverige. Nu forstår vi, at Sveriges motorvej i nogen grad er lagt på hylden. Så vidt vi ved, er Vestamagerudbygningsplanerne heller ikke, hvad skal vi sige, umiddelbart foran en realisering. Vi forstår faktisk ikke rigtig nødvendigheden af dette motorvejsanlæg og har en mistanke om, at det altså alligevel på en eller anden måde må hænge sammen med disse projekter, Vestamager, motorvej til Sverige og Saltholm, som vi er modstandere af.

Lovforslaget som helhed er som altid i denne form for planlægning udtryk for en slags opfølgende virksomhed. De reelle beslutninger om landets regionale struktur, sådan som den også kommer til udtryk i fysisk planlægning, træffes af virksomhedsejerne. De har nemlig lov til at lægge sig, hvor de vil, stort set, rundt omkring. Derefter følger staten og det offentlige op med at give en betjening af industrier og andre former for virksomhed, men de reelle, de afgørende beslutninger, har man sådan set kun en meget beskednen indflydelse på. Man kan godt nævne udbygningen af broen over Alssund i den sammenhæng. Vi kan godt se, at der er et påtrængende behov for den bro, og det behov hænger selvfølgelig sammen med, at der altså blev anlagt en meget stor virksomhed i et område, som har vældig svært ved at få arbejdskraft i det nødvendige omfang og i det hele taget at klare sine problemer med den lokalisering, som Danfoss har på Nordals. Vi mener, det hele viser den bagvendte måde, hvorpå planlægningen foregår i dette samfund.

Jeg må sige, at VS ikke kan tilslutte sig trafikpolitikken i dens helhed, bl.a. af disse principielle grunde, og vi kan heller ikke stemme for dette lovforslag.

Arentoft (FP):

Jeg vil gerne have lov til at komme med nogle bemærkninger til lovforslagets § 1, 2), nemlig motorvejen over Avedøre Holme. Af bemærkningerne fremgår det, hvis jeg må have lov at citere:

„For ikke at foregribe den endelige stillingtagen til spørgsmålet om en kommende byudvikling på det inddæmmede område på Amager er linjen ved passagen af Kalveboderne lagt uden for det nu inddæmmede areal.“

Dette projekt har været oversendt til høring og udtalelse hos Københavns amtsråd, de berørte kommuner, miljøministeriet, statens naturfrednings- og landskabskonsulent og mange flere samt Københavns havnevæsen, og af udtalelsen fra Københavns havnevæsen siger bemærkningerne, jeg citerer:

„Københavns havnevæsen har tiltrådt projektet med det forbehold, at sejlrenden, der skal flyttes som følge af anlægget, bliver ført langs med dæmningen i Kalvebodernes østside. Dette vil blive nærmere vurderet i forbindelse med detailprojekteringen.“

Denne udtalelse fra Københavns havnebestyrelse er selvfølgelig først og fremmest fremsat af hensyn til sejladsen til København sydfra. Men ser man på lovforslagets bilag 1, så vil man se, at motorvejen tilsyneladende er lagt ude i vandet. Derfor nedsatte man i Københavns havnebestyrelse et udvalg, der afgav en betænkning, og da jeg selv er medlem af havnebestyrelsen og var medlem af det udvalg, vil jeg gerne have lov til at nævne, hvad der bl.a. stod i Københavns svar til vejdirektoratet om denne motorvejsføring:

„Et medlem (Arentoft) kan ud fra et havnemæssigt synspunkt acceptere plan 2 A-forslaget, men forbeholder sig sin stilling ved sagens videre behandling uden for havnebestyrelsen med hensyn til en forlæning af motorvejstraceen fra den af vejdirektoratet foreslåede nye inddæmning ind på det allerede inddæmmede område, således at det nuværende sejlløb bibeholdes og 20-30 mill. kr. derved spares, jfr. vedlagte plan 3, dateret 1. januar 1975.“

De nævnte planer 2 A og 3 vil jeg søge fremskaffet, således at de kan indgå i arbejdet i udvalget om offentlige arbejder. Jeg

[Arentsft.]

kan i øvrigt sige, at det radikale venstres repræsentant i havnebestyrelsen har tilsluttet sig denne mindretalsudtalelse.

Kort og godt, jeg mener, det må være uhyre vanskeligt at forklare skatteyderne — og jeg vil gerne igen henvise til bilag 1 — at man skal dække det nuværende Kalvebodløb til og betale, hvad det koster, og så grave et nyt Kalvebodløb 200 m vest for det nuværende i stedet for at føre motorvejen ind over det inddæmmede areal på Amager, som ikke er særlig benyttet. Der findes ingen byplan for dette område, og det vil måske være mange, mange år, før den kommer. Derfor mener jeg, man meget nøje må overveje at lægge vejen ind på det inddæmmede areal og ikke begynde at dække et løb til og grave et nyt 200 m ved siden af og smide 25-30 mill. kr. ud ad vinduet.

Poul Dam (SF):

Som fru Kristine Heltberg nævnte, skal jeg gøre nogle bemærkninger om forslaget punkt om motorvejen over Avedøre Holme og Kalveboderne.

Jeg har principielt ikke noget imod, at en sådan motorvej anlægges, men er måske noget bekymret over de detaljer, der findes. I denne forbindelse vil jeg gerne bemærke, at vor praksis her i landet med bemærkninger til lovforslag naturligvis er papirbesparende, hvis man sammenligner med f.eks. svensk praksis. Hvis dette havde været et svensk lovforslag, så havde vi fået alle mulige udtalelser i original og fuldstændigt fra de hørte myndigheder. Nu kommer de her i ministeriets referat, og dette referat er på nogle punkter så kortfattet, at man ikke rigtig kan se, hvad der har været de forskellige hørte organers mening og argumentation.

Det siges i bemærkningerne, at projektet i januar 1974 blev sendt til udtalelse hos en lang række udmærkede institutioner, og om Hvidovre kommune står der — bortset fra en generel bemærkning — kun, at kommunen ønsker, at motorvejen føres i tunnel under Sorterenden. Ministeriet svarer derpå: da meromkostningerne hertil imidlertid er anslået til et beløb af størrelsesordenen 100 mill. kr., har man ikke fundet grundlag for at imødekomme dette ønske.

Ville det ikke have været rimeligt her at fortælle, hvorfor Hvidovre kommune havde dette ønske? Det er jo ikke bare, fordi de gerne vil have, at det offentlige bruger 100 mill. kr. mere, men det er, fordi man fra Hvidovre kommune har ment, at der var nogle overordnede planlægningshensyn, som ikke var taget tilstrækkeligt med i betragtning. Først og fremmest hensynet til Kalveboderne som rekreativt område — noget, der er af ganske overordentlig stor betydning for Hvidovre kommune, der er fattig i så henseende.

Men dertil kommer, at der er et interessant referat af miljøministeriets svar på den henvendelse, der er kommet fra ministeriet for offentlige arbejder. Det interessante ved dette referat er, at jeg overhovedet ikke kan finde noget i miljøministeriets svar, som jeg er i besiddelse af, på henvendelsen af januar 1974, som svarer til det, der står her. Det er en gåde, jeg gerne vil have opklaret, og som jeg vil bede udvalget om at opklare. Findes der to forskellige udtalelser fra miljøministeriet, og er den refererede den sidste?

I den første, som direkte er et svar på henvendelsen af januar 1974 fra ministeriet for offentlige arbejder, siges der, at det er miljøministeriets principielle opfattelse, at den endelige linjeføring bør fastlægges som led i en integreret planlægning også omfattende planer for bevaring, henholdsvis omformning af Kalvebodkilens vand- og landarealer med sigte på den bedst mulige udnyttelse, henholdsvis beskyttelse af naturværdierne. Denne planlægning må efter ikrafttrædelsen af loven om regionplanlægning i hovedstadsområdet forventes forestået af hovedstadsrådet.

Det ses ikke, at hovedstadsrådet har været hørt om sagen, ej heller på nogen måde har været inddraget i den.

Endelig går miljøministeriet i svaret på henvendelsen af januar 1974 ind for en tunnel og beder om et alternativt projekt fra vejdirektoratet til en tunnel. Er dette projekt fremkommet, og hvad har det så senere givet anledning til?

Jeg håber, udvalget vil tage disse ting med i betragtning. Det forekommer mig vigtigt for den berørte befolkning.

Bertel Haarder (V):

Et par helt private bemærkninger.

I den offentlige udgiftspolitik sejler vi rundt med en række lig i lasten, som vi nu skal døje med under finanslovfæstemningerne; derunder kan jeg nævne rigshospitalet, Panuminstituttet, universitetsbyggerierne i Odense, Ålborg og på Amager samt i Roskilde. Det er alt sammen hilsner fra en svunden tids dårskab, som vi nu ikke rigtig kan komme ud af, fordi man er begyndt at bygge dér, og hvad skal man så gøre? Så må man hellere gøre det færdigt.

Tilsvarende synes jeg, der er visse elementer i det foreliggende forslag, som virker som en hilsen fra en svunden tids dårskab. Det gælder især de to sjællandske vejføringer, altså Køgebugtmotorvejens forlængelse ind over Amager samt Farøomvejen.

Om den første kan man sige, at den er vel et produkt af hele Saltholmforetagendet, som vi jo har opgivet.

Om den anden mener jeg man virkelig må sige, at hr. Lowzow har ret, når han sagde, at den i virkeligheden først får sin berettigelse, når der bliver bygget en bro over Østersøen. Dermed synes jeg Farølinjen er sat ind i sit rette perspektiv.

Vi skal ganske vist ikke spare os fattige, men det, det drejer sig om her, er jo ikke nogen investering, som på nogen måde kommer tilbage. Det er jo ikke erhvervslivet eller noget som helst, vi her bygger for, det er den danske fritidstrafiks magelighed, vi bygger for. Det er ikke et snus rentabelt, ligegyldig hvad for en synsvinkel man ser det fra.

Vi har fået nye trafikprognoser, som burde få os til at foretage en meget skarpere kursvending i vejpolitikken, men her er træggheden jo stor, også i vejdirektoratet.

Vi må snart lære, at det er vejene, der skaber trafikken, og ikke omvendt, og at hvis vi giver trafikken frit løb ved at bygge en motorvej, så får vi præcis de samme problemer dér, hvor motorvejene udmunder, så skal vi også til at bygge dér, og så får man argumenter for at komme med nye planer om nye knudepunkter, hvor der skal bygges nyt.

Jeg vil altså med disse bemærkninger kort tage afstand fra specielt de to nævnte vejføringer.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiassen):

Jeg kan takke ordførerne for det tilsagn, der er givet om en saglig udvalgsbehandling, i det øjeblik vi når så langt frem.

Der er enkelte hovedpunkter, som har været nævnt af adskillige af ordførerne, og det har bl.a. været de to spor i forhold til de fire spor, specielt i forhold til det sønderjyske. Der kan være en modsætning dér, når man samtidig taler om, hvordan man skal skære ned på vejnettet. Besparelseshensynene er bl.a. en af de ting, som har ført til, at man har diskuteret dette og er kommet med dette forslag.

Spørgsmålet om brede 2-sporede motorvejsstrækninger drejer sig ikke alene om den sønderjyske motorvej på de 10 km. En sådan etapeløsning har jeg i overensstemmelse med trafikudvalgets henstilling også foreslået i forbindelse med Farøforbindelse og motorvejene i tilslutning hertil. Også på andre mere trafiksvage strækninger af vort planlagte motorvejsnet vil jeg i de kommende års anlægsforslag stille tilsvarende forslag, hvis tanken accepteres af folketinget. Det er derfor ikke ubetydelige beløb, det drejer sig om i alt.

Nu siger man: ja men de penge sparer vi bedre et andet sted på vejbudgettet. Så er det, jeg må spørge: hvad er det, man tænker på? Svaret er ikke det, jeg har hørt her i dag, at pengene kan findes på det sekundære vejnet, som motorvejene aflaster. Dér er de netop ikke. Vi har netop i vejplanerne holdt igen her, fordi motorvejene kom. Kommer disse nu meget senere end tidligere antaget, så kan det tværtimod blive et spørgsmål om at skulle bruge penge på dette sekundære net — penge, som vi netop ikke havde regnet med. Hvor er det så, pengene skal findes? Jeg bliver nødt til at spørge, for hver gang vi står over for en konkret sag, så får vi at vide, at det er ikke lige netop her, der skal spares. Samtidig bliver man ved, når man taler generelt i sparerunden og i efterårets trafikpolitiske debat, at kræve besparelser og tilbageholdenhed på trafikbudgettet og især på vejene. Det hænger simpelt hen ikke sammen.

Jeg vil som trafikminister gerne administrere et større budget, og jeg kan finde mange gode og fornuftige anvendelser for

[Ministeren f.r offentlige arbejder.]

pengene, men det er, ligesom det kniber med det flertal, der skal skaffe dem.

Jeg vil også gerne sige et par ord om det sikkerhedsmæssige i forbindelse med en 4-sporet motorvej og en 2-sporet. Det er da klart, at en 4-sporet motorvej er bedre end en 2-sporet vej sådan som de foreslåede. Forskellen er imidlertid ikke så stor, som man mener, og jeg vil gerne minde om, at også i den 2-sporede version er alle krydsninger ude af niveau, og vejen er facadeløs, som vi kender det fra de 4-sporede motorveje. På disse to førende ting i sikkerhedsbilledet er der altså ingen forskel. Selv om det altså er kendt, at en 4-sporet motorvej giver den laveste ulykkesrisiko, så har det dog ikke ført til, at vi kritikløst har bygget løs på denne vejtype. Man kommer ikke uden om, at man også skal tage trafikmængden med i betragtning, når man skal fastlægge vejstandarden, og det er også det, vi gør efter det forslag, der ligger.

I øvrigt er det også ud fra en trafikmæssig betragtning uholdbart at insistere på kun at ville have 4- eller 6-sporede veje. Vi kommer ikke bort fra den kendsgerning, at vejbudgetterne er begrænsede, og bruger man en meget stor del af disse budgetter til at fastholde krav om den brede tværprofil, betyder det simpelt hen, at der kan bygges så meget kortere en vejstrækning for de penge, der er, og det betyder igen i sikkerhedsmæssig henseende, at vi må klare os så og så meget længere uden den nødvendige aflastning af det bestående, om man vil traditionelle vejnet, hvor ulykkesrisikoen er langt større, end den f.eks. er på de brede 2-sporede motorveje. Jeg tror derfor, at ud fra en sikkerhedsmæssig betragtning er det rationelt at gå frem som foreslået på de strækninger af vort motorvejsnet, hvor trafikmængden ikke giver grundlag for en 4-sporet profil.

Der blev stillet en række andre spørgsmål. Hr. Hovmand, som også var inde på de 2-sporede veje, stillede et spørgsmål om, hvad jeg agtede at gøre i forbindelse med Færolinjen, når den var bygget, om vi ville gå videre fra Ønslev. Det er klart, at når vi er nået færdig med dette projekt, vil der ikke være megen mening i, at vi ikke går videre — alt forudsat at de økonomiske rammer holder, så vi har pengene. Men det er jo bereg-

net sådan, at vi holder os på det niveau — som jeg også sagde i trafikdebatten — vi har i dag. Så kan disse ting gennemføres, som er planlagt, og som fremgår af forslaget, og så kan vi fortsætte videre.

Hr. Glensgård mente, at man skulle dele forslaget. Nu har det altid været en fast praksis, at vi havde en samlet lov i forbindelse med hovedlandevejsstrækninger, og jeg synes i og for sig også, at det er en god orden, fordi det giver et mere samlet overblik, end hvis man kommer med en række forskellige lovforslag. Så kan vi ligesom se, hvor vi er henne med disse ting; man får ligesom en samling på det. Vi har også den praksis, som hr. Glensgård netop antydede, at der kan stilles ændringsforslag ved andenbehandlingen. Det blev også nævnt fra adskillige sider, at vi kan drøfte disse ting i trafikudvalget, og at der formentlig vil komme en række ændringsforslag til sin tid. Dermed mener jeg, at alle interesser er dækket ind.

Hr. Bilgrav-Nielsen nævnte, at den sydlige Sverigesmotorvej på Amager nu blev skudt ud. Nej, den bliver skam ophævet. Men jeg synes ikke, vi kan sige, at der aldrig kommer én. Der foreligger undersøgelser på dette område, som kan føre til en anden linjeføring, men det er givet, at den motorvej, som vil genere væsentligt på Amager, er væk og taget af bordet. Skulle der komme en anden langt ude i fremtiden, ja, så vil det blive i et andet område at den kommer.

Der har været gjort bemærkninger om Køgelinjen, der skulle føres ind, om det var nødvendigt; det har været nævnt i forbindelse med Avedøre Holme og en hel række andre ting. Jeg vil gerne sige, at der er en del af de ting, der ikke er færdigbehandlet og først kan blive det i forbindelse med en detailprojektering. Der foregår jo — bl. a. i relation til hr. Hovmands spørgsmål — forhandlinger med Københavns kommune om, hvad der skal være mellem vejen og vandet af rekreative områder, altså hvordan man vil ordne det. Men jeg vil gerne understrege, at selv om der ikke kommer en Saltholmløsning, eller hvad man vil kalde det, så er der et problem med linjeføring til den eksisterende lufthavn, for man har vel ikke drømt om, at lufthavnen skal nedlægges på Amager? Den vil jo under alle omstændigheder være der og kræve en trafikbetjening, og

[Ministeren for offentlige arbejder.]

alle ved, at den under alle omstændigheder vil have en stigende trafik. Motorvejen har intet at gøre med Saltholm. Den er en nødvendighed for at komme den vej over og aflaste hele Københavnsområdet for en gennemgående trafik. Det synes jeg man skal have med ind i det billede.

Der blev spurgt, om planerne om motorvejen i Sønderjylland har været forelagt de stedlige myndigheder. De er blevet fremsendt til de stedlige myndigheder, ja, vi har ikke modtaget svar endnu. Det vil selvfølgelig blive oversendt til folketingets trafikudvalg, i det øjeblik vi har modtaget det.

Der har været nogle bemærkninger fra fru Kristine Helberg og andre om Farølinjen, og det er jo rigtigt, at der fra mange sider har været indvendinger. Miljøministeriet har været inde i det, motororganisationerne, friluftorganisationerne og i høj grad befolkningen i området. Man har rejst kritik af den foreslåede linjeføring over Farø, som dels naturligvis er meget bekostelig, dels betyder ekstraudgifter for trafikken som følge af den større vejlængde — 6 km længere end den konkurrerende linje over Masnedø. Det afgørende er imidlertid, at det ikke bare er et spørgsmål om trafikken; projektet har — hvad der fremgår af samtlige henvendelser fra hele Storstrømsamtet, herunder alle erhvervskredse, først og fremmest på Lolland-Falster — også en afgørende beskæftigelsesmæssig betydning i forhold til denne del af landet, som er et af de dårligst stillede rent trafikmæssigt, og som også erhvervsmæssigt har manglet muligheder. Det er en investering, som man ikke kan gøre op i kroner og øre, men man må sige, at det betyder noget for udviklingen af denne landsdel. Det er den ene side.

Den anden side af sagen er, at man ved, at kommuner og Storstrømsamtet har planlagt efter den vedtagelse, der ligger fra 1970, og jeg mener ikke, at vi hverken fra regeringen eller i dette folketing kan blive ved med at tage tingene op til drøftelse, hver gang vi har haft et nyvalg, og dermed stille kommuner og amter i en situation, så de aldrig ved, hvad de skal gøre. Derved vælter vi byrderne over på dem. Jeg synes, de i forvejen kan have det meget vanskeligt, og jeg synes, vi engang imellem må sige: nu kan vi ikke fortsætte dette længere, nu må vi holde os

til den beslutning, der er taget. Hvis vi ændrer den, så kan det godt være, vi får en eller anden gevinst på statsbudgettet på kort sigt, men så vælter man problemerne ud i amterne og kommunerne, og så har man ødelagt en del af den planlægning, som de har været i gang med.

Jeg behøver ikke at gøre yderligere bemærkninger, tror jeg, til hr. Fuglsang, som også var inde på hele problemet omkring Amager. Nu kender jeg jo forholdet nogenlunde lige så godt trafikmæssigt og luftfartsmæssigt på Amager som hr. Fuglsang, og jeg vil gerne gøre opmærksom på, at København og hovedstadsrådet har blankt givet til kende, at de er interesseret i den løsning med den nordre motorvej over Amager, så der er ingen problemer dér. Jeg tror egentlig, at det, der er Amagers problem, det er bl. a., at der ikke har været nogen løsning, så man ikke har kunnet planlægge endeligt derude, fordi man ikke har fået en afgørelse på hele Saltholmprojektet og motorvejenes gennemførelse. Det er dér, de har haft deres problemer. Den dag vi har taget en beslutning om dette, vil Amager også kunne planlægge. Det svarer nøjagtigt til de andre ting, vi har diskuteret på dette grundlag.

Jeg kan jo kun tage til efterretning, hvad hr. Steen Folke siger, at man ikke vil stemme for dette lovforslag. Hr. Steen Folke gjorde den bemærkning, at forslaget ikke er i overensstemmelse med den trafikpolitiske beretning, som jeg afgav i november måned. Det er jeg nu ikke helt sikker på. Der er en række af disse ting, der er en neddæmpning af hele udviklingen, men samtidig ved jeg ærlig talt ikke rigtig, om hr. Steen Folke tror, at man pludselig skal holde op med at lave veje i dette land, fordi man har haft en trafikpolitisk redegørelse, at der ikke er ting, der må fuldføres — måske på et mindre niveau, men som det er nødvendigt at gennemføre, fordi man ikke kan lave en del og så pludselig lade det stå og svæve i luften. Det synes jeg er nogle af de ting, der er væsentlige at tage op i denne forbindelse.

Jeg kan ikke lade være med at undre mig over det, der blev sagt om Danfoss. Da Danfoss blev stiftet — det er da helt rigtigt — havde man ikke en landsplanlægningslov, man havde ikke en miljølov, man havde

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ikke en række af de ting, som i dag går ind i planlægningen rundt omkring i landet, men jeg har altså lidt svært ved at sige, at vi ligefrem skal stå og være kede af, at Danfoss blev oprettet og kom til at beskæftige bunker af mennesker på et tidspunkt, hvor Sønderjylland var en arbejdsløshedsø. Det kan være, det giver os besværligheder i dag, men jeg tror nok, man skal være forsigtig med at sige, at noget sådant er noget, man ikke kan acceptere. Man kan planere bedre i dag, men man må nok sige, at dengang var der behov for det, der skete på Danfoss og på Als. Det er også det, der begrundes, at vi skal have en ny Alssundbro — som måske er mindre end den, man oprindeligt havde tænkt sig, dér har vi altså igen en afdæmpning i udgifterne, men som Sønderjyllands amt og de sønderjyske myndigheder og ministeriet er blevet enige om at foreslå. Jeg forstår, at alle andre i hvert fald er enige i denne betragtning.

Jeg har taget til efterretning, hvad hr. Arentoft sagde, og det vil indgå i de videre drøftelser.

Hr. Poul Dam var inde på de samme betragtninger om motorvejen over Avedøre Holme og gik videre ind i spørgsmålet om svensk praksis og dansk praksis, om man skulle have mere orientering på forhånd. Det ville jo blive temmelig meget, hvis hele trafikområdet og alle de udtalelser og forhandlinger, der har været, skulle gå ind i et lovforslag. Vi har jo den praksis i Danmark, at vi har udvalgsarbejdet, hvor alle oplysninger kan blive givet, og hvor selvfølgelig også de oplysninger, som hr. Poul Dam spurgte om, kan gives i en sådan situation. Det, vi gengiver i forslaget, er de sidste forhandlinger og det resultat, man endeligt er kommet frem til, og det må vel også være det rigtige, at man bygger det således op. Så kan vi gå dybere ind i det i det udvalgsarbejde, som jeg ligesom ordførerne er helt sikker på bliver både sagligt og interessant.

Bilgrav-Nielsen (R.V.):

I anledning af ministerens kommentarer til de indvendinger, der er gjort bl. a. fra min side mod at indskrænke motorvejsanlægget i Sønderjylland til at være et 2-sporet anlæg, så vil jeg da godt sige, at jeg synes absolut, man kan genvurdere de anlæg, man har haft

under overvejelse, navnlig hvis der er tale om afslutningen på et samlet vejanlæg, altså når det er i yderområderne. Men her er der jo tale om, at man midtvejs på en strækning, som man har bygget 4-sporet nordfra, og som man sydfra bygger 4-sporet, vil have et indskrænket sted. Det mener jeg er meget farligt. Det er noget uklart beskrevet i lovforslaget, hvad det er, ministeren tænker sig med en sådan bred 2-sporet motorvej, men det er vel bare en 2-sporet vej, hvor man altså presser 4-sporet motorvejstrafik ind i 2 spor. Jeg forudser, at det bliver overordentlig vanskeligt at få det til at gå gnidningsfrit.

Jeg kan slet ikke forstå ministerens konklusion, at her finder man en besparelse, der er værd at tage med, når vi ser, at det 2-sporede anlæg koster 45 mill. kr. og et 4-sporet anlæg vil koste 57 mill. kr. Den besparelse vil jeg godt være med til, hr. minister, at finde et andet sted på de samlede motorvejsprojekter. Jeg tror, stedet er dårligt valgt.

Når ministeren svarer mig, at forslaget har været fremsendt til de lokale myndigheder, men man har endnu ikke fået svar, så vil jeg minde ministeren om, at i lovbekendtgørelse af 20. november 1975 angående hovedlandeveje står der i stk. 4 udtrykkeligt, at forinden lovforslag fremsættes, skal der forhandles med amtskommunale og kommunale myndigheder. Det er altså ikke nok, at man fremsender sine ideer, man skal forhandle. Jeg håber, ministeren har fulgt, hvad loven foreskriver.

Steen Folke (VS):

Det er klart, at de elementer af planlægningen, som den udføres nu, som faktisk indebærer en neddæmpning i forhold til tidligere endnu mere grandiose planer, dem kan VS se på med sympati. Men vi mener altså ikke, man kan sige om Færøprojektet, sådan som det nu står, at det i sig selv er udtryk for en vældig neddæmpning. Det er efter vores mening stadig væk udtryk for, at man udbygger hele vejnettet på en måde, som er en fortsættelse af tidligere tiders bevidstløse politik på dette område.

Så siger ministeren: ja men vi må jo tage hensyn til beskæftigelsen på dette område. Naturligvis er beskæftigelsen et alvorligt problem i dette område, men det går altså

[Steen Folke.]

ikke at føre det i marken som argument for projekter, som i øvrigt ikke er tilstrækkelig begrundede. Jeg er sikker på, at man kan finde fornuftige projekter i Sydsjælland og på Lolland-Falster, som også kan give aktivitet. Jeg er sikker på, der mangler boligbyggeri i forskellige byer. Jeg er sikker på, at der mangler institutioner, som kan blive bygget. Jeg er sikker på, man kan finde fornuftige projekter. Jeg mener ikke, at argumentet med beskæftigelsen er tilstrækkeligt.

Og så lige om Danfoss. Naturligvis mener vi, det er godt, at der findes virksomheder i områder, som netop har store arbejdsløshedsproblemer. Men vi er modstandere af, at det er enkeltpersoner, som skal bestemme, hvor sådanne virksomheder skal lokaliseres, at det er overladt til kapitalejerne at finde ud af, hvor de kan oprette virksomheder. I det hele taget er den struktur, som Danmark har, det meget skæve Danmark, nøje sammenhængende med den kapitalistiske struktur, der netop overlader det til enkeltpersoner at afgøre dette. Som regel vil det være mest profitabelt at anlægge virksomheder i nogle centre, der bliver overfyldte. Her har man et eksempel på noget modsat med de problemer, som det så giver. Det, som vi går ind for, er altså en planlægning, som også omfatter de afgørende beslutninger om virksomhedernes lokalisering og ikke bare den opfølgende virksomhed med at lægge veje og andre former for faciliteter i forbindelse med disse virksomheder.

Dohrmann (FP):

Det er meget skuffende, at ministeren tylneladende ikke vil overveje at dele det foreliggende forslag op i flere forslag. Ministeren nævnte, at problemet kunne løses ved, at der blev stillet nogle ændringsforslag. Hvis nu de ændringsforslag bliver stemt ned, så står vi altså i den situation, at vi skal til at tage stilling til et lovforslag, som indeholder nogle ting, vi kan tilslutte os, og andre ting, som vi anser for mindre gode.

Ordførerne fra næsten alle partier har visse betænkeligheder. Ikke på et enkelt område, men stort set vedrørende hele lovforslaget. Jeg er alvorligt bekymret over, at et så livsvigtigt projekt som Allsundbroen måske bliver udsat endnu en gang, fordi et flertal i folketinget ikke kan enes om f. eks.

sydmotorvejen. Jeg vil derfor endnu en gang anmode ministeren om alvorligt at overveje at splitte det foreliggende lovforslag op. En eventuel udsættelse af Allsundbroen er simpelt hen både umoralsk og ufor-svarlig.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthæasen):

Til hr. Dohrmann skal jeg gerne sige, at jeg mener absolut ikke, at Allsundbroen skal udsættes. Så ville jeg ikke have fremsat lovforslaget. Jeg er ganske sikker på med det kendskab, jeg har til det høje ting, at der vil blive stillet ændringsforslag, som der altid vil komme under en udvalgsbehandling, men der vil være et flertal for at gennemføre de vigtigste ting i dette lovforslag.

Jeg skal blot sige til hr. Steen Folke, at det helt afgørende er jo, at der i dag findes helt andre planlægningsmuligheder, som også går ind på lokaliseringsspørgsmål, i landsplanlægningen, i miljøplanlægningen, i, hvad amter og kommuner gør for den langsigtede planlægning rundt omkring. Det giver en helt afgørende forskel fra det udgangspunkt, hr. Steen Folke havde i forhold til Danfoss.

Til hr. Bilgrav-Nielsen skal jeg blot sige, at det, der måske er tilfældet, er jo, at vi har gjort de 4-sporede motorveje både nord og syd for det omtalte område for brede for tidligt i forhold til den trafikprognose, vi har fået. Det afgørende er, at man kan se på trafikprognosen på det afsnit, at det varer så og så mange år, inden der er en tilstrækkelig trafikdækning, at man kan klare sig i den periode. Tankegangen er jo, at den dag trafikmængden stiger, så kan man udvikle det til at blive 4-sporet vej, som passer nøjagtig i linje med de andre. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at det er ikke det eneste sted, vi vil gøre det. Vi gør det med Færolinjen, og vi vil gøre det andre steder. Vi siger: her tager vi den besparelse, fordi vi kan se, at projektet opfylder de vigtigste krav, vi har, og så kan vi senere tage det op, når trafikken har udviklet sig. Det synes jeg er en udmærket tankegang. Jeg vil da sige, at hvis man sammenholder det hele, så er det ikke de 12 mill. kr., hr. Bilgrav-Nielsen taler om, så drejer det sig også om det, der skal ofres alle de andre steder, de skal så heller ikke skæres

[Ministeren for offentlige arbejder.]
 ned, hvis man følger princippet her, selv om der ingen trafikdækning er. Problemet bliver, hvor man så skal sige: her skal det gøres, og her skal det ikke gøres. Her må man have et udgangspunkt for sine beslutninger, ikke alene på de sønderjyske veje, men alle steder, hvor man gennemfører det.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil gerne spørge ministeren direkte, om han skønner, han har administreret i henhold til lov om offentlige veje i sagen vedrørende det indskrænkede sønderjyske motorvejsanlæg, hvor jeg gengav, hvad der står i paragraffen, at sagen skal forelægges og forhandles, før der fremsættes lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Ja. Men forhandlingerne er ikke afsluttet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. 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 ændring af lov om radiokommunikation.

(Lovforslag nr. 174. Fremsat 29/1 76).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Henning Jensen (S):

I forslag til lov om ændring af lov om radiokommunikation anmoder ministeren om, at der bliver foretaget nogle redaktionelle ændringer i lov om radiokommunikation, som betyder, at ministeren kan forhandle med det færøske landstyre om de færøske radioforhold.

Dette forslag støtter vi gerne.

Jens Jacobsen (V):

Venstre kan tilslutte sig det foreliggende lovforslag.

Arentoft (FP):

Fremskridtspartiet kan også tilslutte sig det fremsatte lovforslag.

Burgdorf (KF):

Også det konservative folkeparti accepterer.

Kristine Heltberg (SF):

Jeg kan kun sige det samme.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Vi har heller ikke nogen indvendinger.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg siger tak.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Ønskes der udvalgsbehandling? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, går lovforslaget direkte til anden behandling.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om styrelsen af post- og telegrafvæsenet.

(Lovforslag nr. 175. Fremsat 29/1 76).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Normann Andersen (S):

Lovforslag nr. 175 om styrelsen af post- og telegrafvæsenet skal afløse den gamle lov af 30. maj 1927. Det nye forslag er både en forenkling og en modernisering, samtidig med at det gerne skulle give grundlag for en lang række forbedringer inden for etaten.

Selve lovteksten er ikke særlig omfattende, idet den jo stort set kun fastslår, at ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at fastsætte de nærmere bestemmelser for post- og telegrafvæsenets organisation i det hele taget.