

[Ministeren for offentlige arbejder]

I øvrigt skal jeg på givent foranledning erklære, at der hverken i folketingsbeslutningen eller i nogen regeringsbeslutning ligger noget tilsagn om, at det er ministeriet for offentlige arbejder, der skal skaffe samtlige kompenserende besparelser, men jeg skal da gøre mig umage for at finde flest mulige af dem.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

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:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 160:

Forslag til lov om ændring af lov om visse hovedlandeveisstrækninger. (Stop for Tårnby-motorvejen).

Af Dræbye (RV), Ole Henriksen (SF), Dohrmann (FP) og Anne Grete Holmsgård (VS).

(Fremsat 1/3 83).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Dette lovforslag er fuldt overensstemmende med det, som blev fremsat sidste år, og som blev behandlet her i tinget første og sidste gang i forrige samling den 6. maj 1982. Ved den lejlighed sagde min forgænger, hr. J. K. Hansen, at man burde afvente den da igangværende revision og prognosetallene for hele Amagertrafikken, herunder trafikken på Tårnbymotorvejen, før man tog endelig stilling til en eventuel aflysning af denne strækning. Min forgænger gav tilsagn om, at der ikke ville blive foretaget yderligere projektering eller andre foranstaltninger, der kunne

foregribe en senere eventuel opgivelse af anlægget, og jeg kan bekræfte, at dette naturligvis heller ikke siden er sket.

Det er nøjagtigt 2 dage siden, det adviserende undersøgelsesmateriale er nået ind til departementet fra vejdirektoratet, og jeg skal nu sammen med embedsmændene i gang med en nøjere gennemgang heraf. Når det er sket, skal der foregå drøftelser med hovedstadsrådet, med Københavns amtsråd og med de berørte kommuner, og derpå vil jeg hurtigst muligt forelægge materialet og resultatet af drøftelserne samt den indstilling, jeg måtte være kommet til, for udvalget. Jeg går ud fra, at vi kan viderebehandle sagen under den udvalgsbehandling, der vil følge efter denne første behandling.

Lerke (S):

Da et tilsvarende forslag sidst var til behandling i folkettingen, den 6. maj 1982, sagde jeg på mit partis vegne, at vi ønskede at se analysen af prognosetallene for Amagertrafikken. Denne foreligger endnu ikke. Viser analysen af tallene, at der er væsentlige ændringer, er vi naturligvis parate til at tage projektet op til ny vurdering. I vurderingen vil også indgå arealernes naturværdi og nabofredninger. Der har ved behandlingen af tidligere forslag været nævnt en besigtigelsestur, og jeg vil betragte det som rimeligt og naturligt, at en sådan tur starter ved den vejstrækning, vi taler om her.

Bo Kristensen (KF):

Dette forslag om ændring af lov om visse hovedlandeveisstrækninger, stop for Tårnbymotorvejen, var ligeledes til behandling i folkettingen i sidste samling.

Det konservative folkeparti har sympati for, at denne del af anlægsloven tages op til overvejelse, men ligesom sidste gang er det for os afgørende, at vi får de trafikprognoser, som vejdirektoratet ifølge ministeren er ved at afslutte.

For os er det vigtigt, at de nye trafikprognoser bliver genstand for drøftelse ikke bare i ministeriet, men også i hovedstadsrådet, Københavns kommune, Københavns amt samt Tårnby kommune, førend folkettingen træffer en beslutning.

Vi finder det betænkeligt, at lovforslaget ikke sikrer, at det reserverede areal fortsat

[Bo Kristensen]

skal være til rådighed til en eventuel vejføring. Det indgik i lovforslaget i sidste samling, og vi finder, at det er en betydelig svagheit ved dette lovforslag.

Det konservative folkeparti medvirker gerne til en grundig udvalgsbehandling, også en besigtigelse, men som sagt er det for os meget vigtigt, at den lokale planlægning, som har fundet sted på baggrund af en eventuelt kommende motorvejs beliggenhed, indgår i overvejelserne, inden der træffes en endelig beslutning. Det konservative folkeparti kan medvirke til en positiv behandling i udvalget, men vi ønsker at få inddraget de undersøgelser og prognoser, som man har lagt til grund siden midten af 1970'erne.

Svend Erik Hovmand (V):

Venstre har i denne sag principielt samme holdning, som vi gav udtryk for, da forslaget sidst var til behandling her i tinget. Vi har et principielt ønske om at kunne friholde de grønne arealer på Vestamager. Vi mener i høj grad, at der er mulighed for at gennemføre nogle værdifulde besparelser, men vi vil som tidligere være betænkelige ved helt at ophæve reservationerne for arealerne for al fremtid. Ingen ved jo, hvad udviklingen vil bide os om 5, 10 eller 15 år.

Vi vil under udvalgsbehandlingen gå grundigere ind i den trafikanalyse, som netop er blevet færdig, og vi vil lade vores endelige stillingtagen afvente resultatet af udvalgsarbejdet.

Må jeg gøre en enkelt bemærkning – kuros måske. Jeg synes, det er interessant at konstatere, at fremskridtspartiet ved lovforslaget nu langt om længe har givet accept af gennemførelse af den centrumforbindelse over Kalveboderne, som fremskridtspartiet tidligere har været så ihærdig modstander af. Jeg synes, det er glædeligt, at fremskridtspartiet nu er kommet på bedre tanker i denne sag. Det betyder overordentlig meget for aflastningen af Folehaven, de meget støjramte kvarterer i denne del af København. Derfor glæder det os, at fremskridtspartiet på dette punkt efterhånden har fået samme synspunkt som os andre.

Ole Henriksen (SF):

Socialistisk folkeparti er medforslagsstiller til dette lovforslag, og det har vi jo også væ-

ret tidligere. Vi mener fortsat, at mange hensyn taler for, at dette projekt ikke bliver gennemført.

Sagen er, at der jo altid er prognoser og undersøgelser på vej, og man kan jo blive ved i årevis at vente på sådanne. Men nu forstår jeg på ministeren, at der allerede er noget i brevsprækken til ham, og spørgsmålet er, om ikke disse prognoser, som er vigtige at få med i debatten, kan komme til udvalgets kundskab, inden ministeren går i realitetsforhandlinger med hovedstadsrådet, inden ministeren drager sine konklusioner, at man under udvalgsarbejdet med dette lovforslag kan få tilstillet det materiale, som er lige på trapperne.

Jeg skal ikke gå ind på de motiveringer, som nævnes i bemærkningerne, for, hvorfor SF er medforslagsstiller, men lige konstatere, at vi først og fremmest har helt klare miljømæssige og rekreative grunde til at modsætte os denne vejføring. Vi mener også, at selve Tårnby byområde vil lide stor skade ved, at man gennemfører projektet. Selv om prognoserne måske skulle vise, at trafikken er en lille smule faldende, vil vi fortsat have den opfattelse, at det er ødelæggende for hele området derude.

Jeg forstår, at regeringspartierne og ministeren selv er positiv over for de intentioner, der ligger her, og jeg opfordrer til, at vi hurtigst muligt får det materiale, som ligger til grund for lovforslaget, og at det kommer til debat i udvalget. Vi deltager gerne fra SFs side i en besigtigelse af området.

Dohrmann (FP):

Ikke bare den nuværende trafikminister, men også tidligere trafikministre har, hver eneste gang dette forslag har været til behandling – de har ikke sagt det, men de har tydeligt ladet det skinne igennem – syntes, at det var et brandgodt forslag, som de faktisk var en lille smule misundelige over at de ikke selv stod som forslagsstillere til. Derfor håber jeg, når de tal nu endelig er fremkommet, at ministeren og ministeriet så vil behandle dem nogenlunde hurtigt, således at der kan komme en afklaring på dette spørgsmål, og således at vi også kan få hr. Svend Erik Hovmand fra venstre med, når vi skal afgøre denne sag endeligt.

Hahn (CD):

CD anbefaler, at man bl.a. af besparelshensyn indtil videre udskyder Tårnbymotorvejen. Ved at stille dette projekt i bero kan man vente med en udgift på over 200 mill. kr. Men der er naturligvis ikke noget i vejen for, at man kan foretage visse vurderinger i den tid, udskydelsen varer. Først afventer vi trafikprognoserne, som allerede blev omtalt, da samme lovforslag var til behandling den 6. maj forrige år. CD vil deltage positivt i udvalgsarbejdet.

Anne Grete Holmsgård (VS):

Det var vist dagens gode nyhed, den foregående ordfører kom med, at privatbilistens foretrukne parti herinde, centrum-demokraterne, mener, at vi skal udskyde Tårnbymotorvejen hen over Vestamager. Det synes jeg virkelig er glædeligt. Jeg synes også, det er rart at høre, at der er så mange af de andre partier, der stiller sig positivt til det.

Der er flere årsager til, at det er en god idé at lægge forslaget i mølpose. Den første er selvfølgelig at bevare Vestamager uden en motorvej, der drøner henover og ødelægger det nok smukkeste og mest rekreative areal, vi har i København. Deprimerende nok er det lukket, men det er jo ikke det, vi skal diskutere her. Jeg håber, at vi et andet sted og på et andet tidspunkt også kan være fælles om at få åbnet området, så offentligheden får adgang til Vestamager ud over Kristi himmelfartsdag, selv om det selvfølgelig er ganske underholdende at gå derude sammen med 50.000 andre.

Forudsætningerne for Tårnbymotorvejen var oprindelig dels Saltholmlufthavnen, dels nogle prognoser om, at trafikken var stigende. Saltholmlufthavnen er jo død, og selv om vi ikke har fået det prognosemateriale, som nu er lige ved at være færdigt, og som vi får i udvalget, tror jeg ikke, at der er nogen, der kan være i tvivl om, at trafikken i hvert tilfælde er stagnerende og formentlig også for nedadgående. I hvert tilfælde er de forudsætninger, man oprindeligt havde, om en tilvækst i bilparken på 2 pct. pr. år, tror jeg det var, bristet, for den er klart for nedadgående. Man havde også en forudsætning om, at trafikken over Kalvebod Løb skulle stige med 2½ pct. pr. år i perioden frem til 1992, så

vidt jeg husker, men alt tyder på, at den forudsætning heller ikke er til stede.

Der var en tredje forudsætning for projektet, og den vil jeg godt snakke lidt om. Det var støjafkastningen i Folehaven og ind ad Ellebjergvej. Det mener jeg fortsat er et væsentligt problem. Jeg havde allerhelst set, at det var muligt at standse dette projekt tidligere, så vi ikke havde stået med en stort set færdig motorvej og en stort set færdig dobbeltbro over Kalvebod Løb, men jeg må sige i realismens navn, at det løb vist er kørt.

Det betyder, hvis den positive holdning til dette forslag ellers holder, at vi får en motorvej til og med Kalvebod Løb og en forbindelse ind til centrumlinjen over Sjællandsbroen, eller hvad det nu kan blive til. Men dermed er problemerne for Folehaven som sagt ikke løst, for der er ikke nogen automatik i, at trafikken også vil vælge denne vej. Det kan den naturligvis komme til. Det afhænger af, om man er indstillet på at lave de nødvendige trafikspærringer i Folehaven og på Ellebjergvej og for den anden side i Borgmester Christiansens Gade.

Jeg vil godt fremhæve, at i forbindelse med diskussionen om centrumindføringen fra Amager i 1981, hvor der blev indgået en aftale mellem Københavns kommune og staten om byrdefordelingen, blev det vedtaget, at man skulle nedsætte en fælles teknikergruppe, der skulle udarbejde et projekt for centrumforbindelsen. Det arbejde gik faktisk i gang i efteråret 1981, og jeg finder, at det er af ret stor betydning for det videre arbejde med dette forslag, at vi får kendskab til, hvad teknikergruppen er kommet frem til, og også kendskab til, hvilke løsninger den har peget på med hensyn til støjproblemerne i Folehaven, hvis den har peget på nogen løsninger. Jeg ved ikke, om ministeren vil svare på, hvad teknikergruppen er nået frem til, her, men ellers vil jeg bede ministeren om at give udvalget det notat, som teknikergruppen har udarbejdet, så vi kan få en drøftelse af problemerne med, hvordan vi sikrer, at der bliver tale om støjafkastning i Folehaven.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg bliver nødt til at sige til den sidste ærede taler, fru Anne Grete Holmsgård fra VS, at jeg synes, at logikken mangler.

[Svend Erik Hovmand]

Jeg forstod på det, fru Anne Grete Holmsgård sagde, at VS helst havde set, at vi ikke havde fået den vejforbindelse op langs med Vestamager, som giver mulighed for centrumløsningen, og næsten samtidig siger den samme fru Anne Grete Holmsgård, at det er meget vigtigt at få aflastet beboerne for støjen i Folehaven. Jeg deler det sidste synspunkt. Det er fantastisk vigtigt, at vi får løst problemerne for de 50.000 mennesker, der er støjramt i dette område. Men hvilken løsning ønsker man ellers på disse problemer, hvis ikke det skulle ske gennem denne forbindelse over Kalveboderne langs med Vestamager og ind til centrum? Vil man sætte en bom over Folehaven med den konsekvens, at trafikken bare ledes ad nogle andre sideveje ind til centrum, så man flytter støjproblemerne til nogle andre gader i Folehavekvarteret? Er det det, man vil?

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgård (VS):

Man kan godt sige, at det er et lidt fiktivt problem, vi står og diskuterer nu, for det er noget, der skulle have været diskuteret for flere år siden, inden man gik i gang med den del af Vallensbæk-Tårnby-motorvejsprojektet, der nu ligger der og er bygget.

Jeg mener, at det dengang havde været rimeligt at tage en diskussion om, hvorvidt man skulle bruge, jeg tror, de totale omkostninger er på 600 mill. kr. på at lede trafikken over til Vestamager og ned langs diget til Sjællandsbroen, eller om man i stedet for skulle have investeret midler i at lave en ordentlig støjisolering af de boliger, der ligger langs med Folehaven og langs med Ellebjergvej. Jeg mener, at man kunne være kommet meget langt for et betydelig mindre beløb end det, man har brugt til at bygge den del af motorvejs- og broprojektet, der allerede er bygget. Det var det, jeg tog op.

Nu står vi altså med det stykke vej, og jeg er realist nok til at sige, at det er ret håbløst at tro, at vi får fjernet det igen, og det ville økonomisk også være temmelig åndssvagt. Derfor siger jeg, at så er det i hvert tilfælde vigtigere, at vi ikke får motorvejen hen over Vestamager, men at vi får den ned langs med diget til Sjællandsbroen.

Det i sig selv løser ikke støjproblemet i Folehaven, fordi de fleste trafikanter for-

mentlig stadig væk vil drøne ind igennem Folehaven, medmindre vi laver nogle spæringer i Folehaven. Jeg tænker ikke nødvendigvis på en stor bom, for der er jo også folk, der bor i Valby, der skal ind ad Folehaven, og de skal selvfølgelig kunne komme igennem. Det er vigtigt seriøst at diskutere, hvordan man får trafikken til at køre ad den vej, som vi nu diskuterer centrumforbindelsen til.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg er i for sig enig i bemærkningerne om, at diskussionen er noget passé.

Meget kunne tyde på, at fru Anne Grete Holmsgård ikke har studeret nøjere de meget omfattende rapporter om mulige løsninger på støjproblemet, som faktisk forelå, inden man traf beslutning om gennemførelse af broen over Kalveboderne og op langs Vestamager. Forholdet er rent faktisk det, at hvis man skulle skaffe den nødvendige støjaflasting, så ville det koste væsentlig mere end den løsning, der nu bliver gennemført. Spørgsmålet var, om man overhovedet kunne skaffe en rimelig og tilstrækkelig aflastning for den støj, der er i dette formentlig Danmarks mest trafikerede område. Jeg så projektet dengang, som gik ud på, at enten skulle Folehaven laves om til en biltunnel – altså man skulle lave en tunnel under vejen for at undgå støjen – eller også skulle man gennemføre støjisolering af dimensioner, som ville være så overordentlig kostbare, at det overhovedet ikke tåler sammenligning med de summer, centrumforbindelsen nu kommer til at koste.

Steffensen (KrF):

Jeg skal blot kort sige, at kristeligt folkeparti har sympati for dette forslag. Jeg vil i al enkelhed henholde mig til ministerens bemærkninger. Vi finder, det er rimeligt, at man afventer denne prognose, inden man diskuterer det videre forløb og forslaget eventuelle fortsatte behandling i udvalget.

Dræbye (RV):

Jeg ville egentlig have indledt med at sige tak til ministeren for en meget venlig modtagelse af forslaget, men jeg føler mig foranlediget til at sige, at jeg først bliver nødt til at

[Dræbye]

takke ministerens partifælle hr. Hahn for hans uforbeholdne tilslutning til forslaget.

Jeg synes, det er rigtigt, som ministeren sagde, at vi nu skal have det prognosemateriale, som vi er blevet lovet for et år siden, til behandling i udvalget. Jeg regner med, at vi ved så meget om det, der er sket, siden lovforslaget om Tårnbymotorvejen oprindeligt blev vedtaget, at der vil være tale om ganske væsentlige ændringer i forudsætningerne. Om de er så væsentlige, at vi kan få et enigt folketing til at sige ja til at slette lovgivningen, vil tiden vise.

Jeg skal kun gøre én bemærkning yderligere. Det er til hr. Bo Kristensen vedrørende sikring af traceet. Jeg synes, at det rejser en mere formel diskussion, men jeg er ikke sikker på, at det er anlægslovgivning via ministeren for offentlige arbejder, der i givet fald skal sikre det. Der er 2 muligheder. Den ene er, at man gør det via regionplanlægningen. Det gør man for øvrigt ved de store motorvejsanlæg i hovedstadsområdet. Den anden er, at man, hvis der var en statslig interesse i det, i tilknytning til lufthavnen kunne lave en sådan sikring ved hjælp af et landsplandirektiv. Den dårligste formelle løsning i forhold til hele formålsbestemmelsen er vel nok at have en anlægslov til at sikre det, så ud fra det synspunkt kunne man udmærket godt støtte ophævelse af anlægsloven.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg vil gerne sige tak til ordføreren for forslagsstillerne for den betydelige forståelse, han viste for den situation, vi rent teknisk er i.

Jeg skal på foranledning af hr. Ole Henriksen oplyse, at jeg meget gerne vil fremsende det nu fra vejdirektoratet indløbne undersøgelsesmateriale til udvalget, også forud for ministeriets behandling af materialet og de forhandlinger, det vil give anledning til. Jeg anmoder om, at udvalget selv udbeder sig det. Ligeledes kan jeg sige til fru Anne Grete Holmsgård, som også spurgte efter materialet, at jeg, uden at jeg har kendskab til det pågældende materiale, naturligvis også er til sinds at stille det til rådighed i den udstrækning, det bliver efterspurgt.

Når hr. Ole Henriksen specielt talte om de miljømæssige årsager til, at han ønskede pro-

jektet stoppet, så vil jeg da godt oplyse, at jeg forleden var til et møde med en lang række tillidsmænd inden for SiD i Kastrup lufthavn, og til stede var også borgmesteren i Tårnby. Jeg håber ikke, at jeg gør mig skyldig i nogen overtrædelse af mødedisciplin, når jeg oplyser her, at jeg på de tilstedeværende ved dette møde kun kunne forstå, at de netop af miljømæssige årsager ønskede, at dette projekt, der her ønskes stoppet, blev gennemført. Der var folk til stede, der bor i Valbyområdet, og også de understregede meget stærkt, at det ville være en overordentlig stor skuffelse for dem og for de mange andre beboere i det område, hvis folketinget ville vedtage at stoppe projektet. Der er altså også her åbenbart en mulighed for at mene både det ene og det andet, men det er jo det, der gør livet ganske spændende.

Jeg vil gerne sige til hr. Dræbye, at jeg dog hørte nogle forbehold i hr. Hahns ordførertale. Jeg hørte, at også han fandt, at vi først skulle se undersøgelsesmaterialet, og at han og hans gruppe, som jeg jo også hører til, så vil tage sin endelige stilling.

Endelig en bemærkning til hr. Dohrmann, som sagde, at det var et mægtigt godt forslag, så godt et forslag, at diverse ministre skulle føle misundelse. Et godt forslag. Måske ja. Det er i hvert fald ikke noget dårligt forslag. Det er et brugbart forslag. Det er et forslag, der giver anledning til en grundig og saglig behandling. Men hvor godt er det egentlig, at folketinget gang på gang vedtager love om vejanlæg og sligt for så nogle år efter på ny at nedfryse dem? Jeg siger ikke, at det ikke må ske. Så vidt jeg husker, var hr. Dohrmann også medlem af det folketing, der i sin tid vedtog denne lov. Det tilbagesår endnu at se, om omstændighederne har ændret sig så meget, at det er rimeligt at stemme imod det, man i sin tid stemte for. Det kan jo ikke være svingdørsprincippet, der følges. Jeg ved godt, at folketinget netop med hensyn til store trafikinvesteringer nogle gange har været i den situation at måtte tilbagekalde tidligere beslutninger, men at det som princip skulle være særlig godt, vil jeg nu sætte spørgsmålstegn ved. Dermed har jeg altså ikke foregribet min stilling til den foreliggende sag.

Jeg må totalt dementere det dér med misundelse. Jeg kender ikke den følelse, ikke fordi jeg er et spor noblere menneske end hr. Dohrmann, der altså åbenbart er bekendt

[Ministeren for offentlige arbejder]

med denne følelse. Jeg har det bare så dejligt og så godt, at jeg ikke føler nogen trang til og ikke noget behov for at være misundelig på nogen, heller ikke og slet ikke på hr. Dohrmann.

Dohrmann (FP):

Det, folketinget for mig at se har svært ved at acceptere, er, at man somme tider begår nogle fejltagelser. Jeg kan fortælle ministeren, at for kort tid siden var jeg sammen med et medlem af folketinget til et møde. Vedkommende var i sin tid en af de største forkæmpere for Farøprojektet. Vedkommende stod gud hjælpe mig på dette møde og tog afstand og sagde, at det var en fejltagelse, man havde begået. O.k., jeg tror ikke, at alle, der har stemt for Farøprojektet, er enige i, at det var en fejltagelse. Når ministeren kommer med sine bemærkninger og antyder, at det måske er uheldigt, at man drøfter noget, som én gang er vedtaget, så tror jeg, at folketinget i mange tilfælde skulle tage nogle af sine tidligere vedtagelser op, når der er mulighed for at få dem stoppet i tide, i stedet for at vente, til løbet er kørt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Arentoft):

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:

10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 69:

Forslag til folketingsbeslutning om en videudbygning af lov om offentlige veje. (Amtskommunernes overtagelse af en del af statsvejene.

Af Dræbye (RV) m.fl.
(Fremsat 15/2 83).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Som det var tilfældet med det forrige forslag, og som det vel er tilfældet med alle de forslag, der drøftes her, går diskussionen primært ud på, om det er et godt forslag eller ej, eller om det er godt nok til at nyde fremme ved vedtagelse. Jeg er meget spændt på den behandling, dette forslag vil få både her i salen i dag og ved det videre forløb i udvalget.

Vi kender jo også dette forslag. Det blev ligesom det, vi sidst havde på dagsordenen her, førstebehandlet og kun førstebehandlet i forrige samling. De bemærkninger og den argumentation, der bruges nu, er – ikke unaturligt – temmelig identiske med, hvad der var tilfældet i fjor.

Forslagsstillerne fremfører en række argumenter for, at amtsrådene bør overtage den største del af det nuværende statsvejnet. Især skal jeg nævne, at forslagsstillerne mener, at amtskommunernes stilling som regionplanmyndighed bør indebære, at de i større omfang får overdraget den egentlige vejbestyrelsesfunktion. Der kan imidlertid også anføres en række argumenter imod en sådan fremgangsmåde.

Den nuværende ordning giver efter min opfattelse større mulighed for stordriftsfordele og for en landsdækkende og nogenlunde ensartet prioritering.

Endvidere kan der peges på, at regeringens investeringsfremmeprogram indeholder et punkt om systemeksport på vejområdet. Grundlaget for en sådan systemeksport vil blive forringet ved, at man forringer vejdirektoratets organisation, der netop er baseret på en kombination af forskning og praktisk arbejde. Her skal jeg ikke undlade at gøre opmærksom på, at en lang række firmaer, som er eksperter på dette område, og tilsvarende brancheorganisationer lægger meget stor vægt på den prestige, vejdirektoratet har som et resultat af sin organisation, sin know-how, sit mandskab, og at man i disse kredse i nogen grad frygter, at en ændring af den bestående ordning med hensyn til vejbestyrelse vil kunne få negativ indflydelse på vejdirektoratets stærke stilling.