

[Forsvarsministeren.]

ordning koster os ikke noget inden 1. juli, og det fremgår og vil fremgå af kontrakten, at man kan gå ud af optionsordningen på ethvert tidspunkt. Det er altså ikke rigtigt, at man ved at tage optionsordningen med og derved opnå muligheden for denne reducerede pris på den anden eskadrille rent faktisk har taget stilling til købet af denne anden eskadrille.

I øvrigt vil jeg gerne sige, at jeg forstår slet ikke hr. Lysholt Hansens bemærkninger om arrogance i forbindelse med svarene om den kommende forsvarsordning. Det er ikke 14 dage siden, vi havde en debat her i det høje ting, fremkaldt af socialdemokratiet, og jeg bemærkede, at socialdemokratiets formand, gruppens formand, hr. J. O. Krag, ved den lejlighed sagde, at der var givet også efter hans opfattelse et klart svar på det, forespørgslen drejede sig om, nemlig gennem finanslovsforslaget, som vi nu om et øjeblik skal tage stilling til, og de to kommende budgetter.

Vi kan jo heller ikke sige, at den forsvarsordning, vi har, ligger lang tid tilbage med hensyn til revision. Forsvarsordningen af 1960 er revideret, som hr. Lysholt Hansen ved, så sent som i 1966. Og når vi har en forholdsvis ny revision — hvor jeg i hvert fald ikke havde noget kendskab til, at den tidligere regering havde tanker om at revidere på ny — og har haft en debat for mindre end 2 uger siden, er der så noget mærkværdigt i, at vi i dag nøjes med at sige, at vi anerkender modtagelsen af og omgående vil drøfte henvendelsen fra hr. J. O. Krag inden for regeringen?

Jeg er da taknemlig for — det vil jeg gerne sige — at hr. J. O. Krag i sin skrivelse har understreget ønsket om et effektivt forsvar. Det havde vi også ventet, selvfølgelig, at socialdemokratiet ville have den stilling, ligesom regeringspartierne har det, og med dette som udgangspunkt vil vi da meget gerne se på de spørgsmål, der knytter sig til forsvarsordningen.

(Kort bemærkning).

Grethe Philip: Jeg kan stadig ikke være enig med hr. Lysholt Hansen i hans betragtninger om, at vi reelt er bundet. Når vi er gået ind for en optionsordning, så er det

jo, fordi vi indtil 1. juli dermed er stillet nøjagtigt ens og nøjagtigt lige frit, hvad enten vi går ind i optionsordningen eller ej. Vi kan falde fra, og vi kan ende overvejelserne i, at vi ikke ønsker at købe den næste eskadrille, men hvis overvejelserne skulle ende i, at man køber den, så har man en fortrinstillig. Indtil 1. juli er der ikke reelt taget nogen stilling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges med 125 stemmer mod 4.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Lovforslaget (nr. 86) findes i tillæg A. sp. 1691, fremsættelsen i tidenden sp. 1077).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Dette lovforslag indeholder bemyndigelser til ministeren dels til projektering, til forberedelse og sikring af anlæg af hovedlandeveje, dels til anlæg af tilsvarende vej-anlæg, hvor folketinget tidligere har givet tilslutning til projektering m. v., således som det er forudsat i hovedlandevejsloven. Det gælder for alle de i § 1 nævnte vejanlæg i det storkøbenhavnske område og Nord-sjælland, at begge områder har hårdt brug for denne udbygning, ligesom den betyder en bedre rentabilitet for de allerede foretagne investeringer i motorvejene.

Nu må sol og vind jo så vidt gørligt deles lige, derfor er det helt naturligt, at ministeren, såvel hvad angår anlægsarbejder som projektering af forarbejderne — det er nævnt i § 2 — skaffer sig bemyndigelse til at foretage disse. Det drejer sig om en forbedring af trafikken på, hvad jeg vil kalde den indenrigs fugleflugtslinje, nemlig den sydlige del af diagonalvejen fra Hanstholm og Mors over Lille-Bælt og de tre sundbroer i det sydfynske øhav over Langelandsbæltet frem til Gødser, porten imod Baltikum og

[Horn.] Østeuropa; en port, der i dag er mere eller mindre spærret af de to pagtmure, som forhåbentlig kan nedbrydes, så det europæiske kontinent i sin helhed kan blive et bevægelsesfrit område. Ved drøftelserne i november 1955 om de nævnte sundbroer i det sydfynske område var det for Svendborg amt og de langelandske kommuner en forudsætning, at færgeruten over Langelandsbæltet kunne få sit endepunkt på Lollands-siden overført fra Nakskov og til Tårs, sådan som det nu her er foreslået.

Under finansudvalgets besigtigelse af projektet sidste sommer var der stor interesse fra udvalgets side for projektet, hvorefter jeg kunne give grønt lys for, at vejdirektoratet kunne forberede dette forslag. Jeg takker ministeren for, at han har fulgt denne linje op.

På samme måde som for det københavnske område vil dette anlæg forøge effekten for de allerede investerede penge i bro- og vejanlæg i Svendborg amt og på Fyn i øvrigt. Foruden en afkortning af sejltiden vil man kunne få flere frekvenser med de samme færger, hvorved man opnår en større nyttevirkning af investeringen i færgematerialet, hvilket flere af vore mindre, private færgeselskaber landet over har hårdt brug for.

Nakskov er naturligvis lidt bekymret ved at skulle af med den traditionsrige færgeforbindelse, men når det endelige vejanlæg ad åre er gennemført, vil Nakskov opnå store fordele for sin bymæssige udvikling, når de tilsluttende vejanlæg er gennemført, sådan som det er tænkt, og flytningen er sket til Tårs.

Foruden at Jylland får fordele af projekterne i Maribo amt, vil hovedlandet også få en betydelig forbedring af sit vejnet, som det er foreslået i § 3 at ministeren bemyndiges til at lade projekterne osv., en omfartsvej syd om Ikast og Herning, et stærkt trafikeret afsnit af hovedvej A 15, og ad åre vil vi så blive stillet over for et forslag om bevillinger til disse anlæg.

Endelig bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til at opklassificere en del af den såkaldte Ringvej B 4 som hovedlandevej, som det er nævnt i forslaget; det er en absolut hensigtsmæssig løftning af dette vejanlæg.

Vi kan altså tilslutte os lovforslaget, men

jeg vil gerne gøre et par almindelige bemærkninger om den økonomiske side af disse anlæg. Når vi nu giver disse bemyndigelser til projektering m. v. og senere bevillinger til projekternes gennemførelse, så forudsætter vi naturligvis, at anlæggene er prioriteret ud fra en trafikøkonomisk vurdering, og med mit kendskab til vejdirektoratet kan jeg sige, at det er meget effektivt, og der findes et godt arbejdsklima, så dér får man en god arbejdspræstation. Alligevel er det jo sådan, at prioriteringen af disse opgaver ud fra en trafikøkonomisk vurdering kan være vanskelig. Jeg vil derfor henstille til ministeren, og det gælder for øvrigt regeringen i almindelighed, at arbejde videre for den tanke, som jeg nogle gange har fremført her i tinget, at vi burde have et transportøkonomisk forskningsorgan, som i et nordisk samarbejde kunne tage sig af alle de transportøkonomiske vurderinger, der er brug for inden for de forskellige transportsektorer, vi har her i landet. Vi kan jo ikke forvente, at vejdirektoratet med alle de opgaver, som strømmer ind til det, kan gå i dybden med alle disse ting, og der er mange penge at tjene, tror jeg, ved at lave et sådant organ.

En anden ting, jeg gerne vil nævne, helt for egen regning, er et problem, som også hører sammen med den økonomiske side af udbygningen af vore veje. I de seneste år har vi set ønsker fra vognmændenes side om, at vore landevejs forbedres, så vi kan gå op til 10 tons akseltryk eller derover. Det koster jo adskillige penge, jeg vil anslå, at udgiften ved en sådan udbygning af vore landeveje i almindelighed vil ligge omkring 20 kr. pr. m², så det er beløb af en anelig størrelse, der er tale om, når der skal skaffes penge hertil.

Nu er der vel efterhånden almindelig enighed om at følge det svenske system — vi har i hvert fald i Nordiske Råd været inde på den tankegang, og jeg har forstået, at man fra alle sider for, så vidt er enig herom — at hver ting skal svare til sine egne kostner, som svenskerne siger. Jeg vil tro, at man kunne indse det rimelige i, at hvis vi følger det princip, så må de, som forlanger, at vi skal lave en vejudbygning af den karakter, også betale, hvad det koster, de påfører jo samfundet en omkostning. Vi kender systemet fra vore elværker med for-

[Horn.]

brugere, som skal have stort forbrug på et bestemt tidspunkt inden for døgnet og derfor har en anden ordning end de almindelige forbrugere. Der er jo heller ikke tale om, at den enkelte vognmand selv skal betale disse penge, det er jo forbrugerne i almindelighed, der skal betale dem. Men det vil være rimeligt, at vi overvejer dette forhold, og det er jo en ting, som måske også trafikkommissionen kunne kigge på. Jeg er helt sikker på, at både finansministeren og økonomiministeren vil være stærkt interesseret i at kigge på dette forhold; vi har jo fra vort partis side nogle gange fremsat ønske om, at vi fik kigget på hele den afgiftsurskov, vi har, og fik den civiliseret noget, og her var jo god anledning til, at man tog dette med ind i overvejelserne.

Nu har vi jo fået en ny regering, og her kan måske være tale om et bidrag til også at få en ny politik; jeg er sikker på, at der er mange flere penge at hente her end i at afskaffe enøren.

Juul-Madsen: Jeg vil først takke ministeren for offentlige arbejder for det fremsatte lovforslag. Det er et overordentlig væsentligt og betydeligt lovforslag indeholdende mange problemer, også problemer, hvis løsning jeg ikke tror vi på forhånd er helt enige om alle sammen, men problemer, som jeg håber kan forhandles i udvalget, hvor jeg også håber vi vil møde god forståelse fra den højtærede minister.

En meget væsentlig del af lovforslaget vedrører jo de trafikale problemer i vestegnen, og vi, der færdes daglig derude, kan jo kun medgive, at det er rigtigt; som der står i bemærkningerne til lovforslaget, at hvis der ikke sker noget væsentligt og noget meget effektivt, og hvis ikke det sker meget hurtigt, så står vi over for et trafikalt sammenbrud i vestegnen.

Vi må jo også i denne forbindelse huske på, at vi jo netop i vestegnen og i Høje-Tåstrup får Europas største kommercielle center, at vi får en meget stor bebyggelse omkring dette center, og at også Køge Bugt-kommunerne får deres centre og deres meget store bebyggelser i årene, der kommer.

Vi må efter min opfattelse i det udvalg, der formentlig bliver nedsat, også drøfte, om den foretagne prioritering er rigtig.

På dette sene tidspunkt skal jeg kun pege på et enkelt, men til gengæld meget ømt punkt i det foreliggende lovforslag.

Det fremgår af forslaget, at man vil tilslutte Ringvej B 4 til Roskildevejen vest for det kendte Klovtoftekryds. Det vil sandsynligvis betyde, at man må lukke for indkørslen til Roskildevejen, gøre denne til en facadeløs vej på strækningen fra B 4's indførelse og til Holbækmotorvejen ved Baldersbrønde. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at dette vil medføre, at hele den nordlige del af Høje-Tåstrup kommune afskæres fra den øvrige del af kommunen. Og at løse dette problem ved hjælp af broer eller tunneler vil, så vidt jeg kan bedømme det, blive en uhyre kostbar affære.

Jeg vil derfor gerne henstille til den højtærede minister — og jeg ved, at jeg gør det på kommunens vegne, og at jeg gør det på befolkningens vegne — at man søger at løse dette problem ved at fremskynde projektering og anlæg af Holbækvejens færdiggørelse fra Baldersbrønde til Ringvej B 4 ved Klovtofte. Denne vej kører parallelt med Roskildevejen, og man kunne ved hjælp af denne fremskyndelse opnå, dels at den kørende trafik ville gå uden om Høje-Tåstrup, dels at man kunne bevare Roskildevejen som en lokal vej, der kunne betjene såvel det kommende storcenter som det planlagte institutionsbyggeri i området. Det er et meget væsentligt og meget stort problem her i forbindelse med de kommende vejarbejder i vestegnen, og det er et meget afgørende problem for befolkningen i Høje-Tåstrup, men det er også et meget afgørende problem for de tusinder af trafikanter, der hver eneste dag skal gennemkøre dette område. Jeg håber på forståelse for dette synspunkt, da det er en meget vigtig sag for den lokale befolkning derude.

For en fremskyndelse af Holbæk motorvej taler yderligere det argument, at den jo skal anlægges alligevel, pengene til at anlægge denne vej skal skaffes alligevel; derfor ville det være urimeligt at have store omkostninger på en dårligere løsning, bortset fra at denne anden løsning ikke vil tilvejebringe den trafikikkerhed, som lovgiverne jo også har til opgave at sørge for.

Ja, endvidere ville jeg, hvis der havde været lidt mere tid til det, have fremkommet med nogle bemærkninger vedrørende

[Juil-Madsen.]

tanken om at gøre Engstrands Allé til en motorvej, men da tidspunktet er så fremskredent, skal jeg afstå herfra og tilsige min gode vilje med henblik på arbejdet i det kommende udvalg. Og som sagt håber jeg også på ministerens gode vilje i retning af at løse det problem, jeg har nævnt.

Holmberg: Ja, som det er anført i bemærkningerne til lovforslaget, bestemmes det jo ved særlig lov, hvilke hovedlandeveje der skal anlægges, og hvilke bestående der skal omklassificeres. Jeg kan næsten sige så vidt, så godt. Men jeg kender naturligvis de i lovforslaget omtalte veje, og det, der her er foreslået, er sikkert alt sammen velbegrunder, de trænger både til anlæg og til nyanlæg. For det er jo rigtigt, at trafikken går sin stærke gang, det viser trafiktællingerne jo også, og det er følgelig også rigtigt, at de samlede omkostninger bliver store; det blev jo nævnt, at inden vi er færdig med de ting her, når de op over 500 mill. kr. over flere finansår.

Det er som sagt i og for sig velbegrunderede forslag, og vi plejer da heller ikke her i folketinget at lave stort om på de oplæg, som ministeren gennem sine embedsmænd kommer med; men ved umiddelbar læsning springer det lidt i øjnene, at Jylland tilsyneladende — og det er muligt, at dette tilsyneladende skal med — i nogen grad er blevet stedbarn. Jeg finder det i alle tilfælde meget nyttigt, at vi får disse ting drøftet i det udvalg, som bliver nedsat, da jeg er helt overbevist om, at også fra Jylland kan der gives en hel del trafiktal, som belyser, at vi i allerhøjeste grad også her trænger til forbedringer. Jeg ved naturligvis, at der bygges mange veje, og der gives jo også vejtilskud til området vest for Store-Bælt, men det er jo til andre refusionsprocenter. Jeg ved selvfølgelig godt, at ministeren kan henvise til bemyndigelsen til projektering og sikring af forlægningen af hovedvej A 15 syd om Ikast og Herning, og det ønskelige i at få fastlagt linjen er jo nævnt her, men så tilføjes det, at det ikke er meningen, at dette anlæg skal gennemføres foreløbig; jeg vil da egentlig gerne spørge ministeren om, hvad han forstår ved foreløbig, om det er meningen, at der på den måde skal gå mange år.

I øvrigt vil jeg nu, da vi drøfter motorveje og landeveje m. v., gerne spørge ministeren — idet det jo er forudsat i loven om motorveje, at alle veje skulle klassificeres, og der er gået mange år nu — om den klassificering er i orden. Jeg nævner det, fordi jeg synes, det kan have betydning både for byer og for amter.

Så nævner ministeren i fremsættelsen, næsten som en fodnote, at projekteringen af den nord-sydgående motorvej i Jylland — jeg vil nu egentlig hellere benævne den som det, den er, en motorvej i Østjylland — nu er blevet henlagt til et af vejdirektoratet oprettet kontor i Viby ved Århus, og at dette kontor skal forestå projekteringen — og det ved vi jo. Men jeg vil alligevel benytte anledningen til at nævne — for projekteringen er jo bare begyndt, og der er ikke udført noget egentligt arbejde — at vi var jo mange, der dengang mente, at den linjeføring, som er vedtaget af folketinget, faktisk er en misforståelse; det var vi mange der mente, og den nuværende minister er jo en af dem. Jeg vil egentlig gerne spørge ministeren, om der, efter som tiden er gået, måske er kommet noget nyt frem, så det projekt kan tages op igen. Jeg ved da godt, at det altid kan tages op, men der skal også være en rimelig baggrund for at nævne det, for loven er jo vedtaget af et flertal herinde. Det er da givet, at den skal laves om herinde, hvis der er kommet nye ting frem, og som jeg siger, erkender jeg da ganske åbent det besværlige i det store lovkompleks, men jeg må måske alligevel spørge angående det projekt nede ved Vejle og Vejle Fjord, om der alligevel ikke er kommet visse ting frem her, så der kunne være grundlag for, at folketinget tog den sag op én gang mere, så vi kunne drøfte den igen. For udviklingen går jo hurtigt, mange ting ændres, og jeg tænker egentlig her både på det, jeg har nævnt, og på længere sigt selvfølgelig også på landsdelen i sin helhed.

Se, banepanudvalget foreslår jo, at store dele af det vestlige Jylland ikke fremover skal have nogen bane, og det er muligvis rigtigt. Længdebanelen i Østjylland skal jo imidlertid bestå, og kan det egentlig ikke give ministeren visse ting at tænke over med henblik på egnsudviklingen m. v.? Og så må jeg sige, at jeg har egentlig lidt ondt

[Helmberg.]

af ministeren; jeg ved ikke, hvordan det føles at være minister, når man skal være chef for udførelsen af et milliardprojekt, som man jo egentlig er imod; men vi kunne jo begynde nede ved Vejleprojektet, og jeg vil gerne høre ministerens mening om det. Jeg forlanger absolut ikke noget bestemt svar, men jeg beder altså ministeren nøje overveje udviklingen her.

Og så til sidst om lovforslaget: det bestræber jeg som velbegrundet i sin helhed, og så kan vi jo kigge på i udvalget, om der er andre strækninger, vi skal tage med.

Skovmand: Det lovforslag, vi her behandler, er på en række punkter udtryk for en praksis, der er lige så beklagelig, som den er utilfredsstillende for administrationen, folketinget og samfundet som helhed. Det er en praksis, som skiftende trafikministre har ansvar for, og det er indlysende, at den nuværende minister for offentlige arbejder, hr. Guldborg, ikke har haft mulighed for at ændre denne praksis i løbet af de 5 uger, der var til rådighed inden 15. marts. Men det ville være uheldigt, om lovforslaget på alle punkter blev vedtaget i sin nuværende skikkelse. Dersom det sker, vil folketinget være gået ind for ekstraudgifter til motorveje på flere hundrede millioner kroner uden at vide, hvor stort behovet egentlig er for disse veje, uden at vide, hvilke følger anlægget af disse veje vil få for andre vejes trafikbelastning og for det storkøbenhavnske områdes planlægning, og uden at vide noget om, hvordan det fremtidige vejnet skal se ud.

Disse bemærkninger skal ikke opfattes som vendt mod selve motorvejstanken. Disse motorveje betyder en væsentlig forøgelse af færdselssikkerheden, og de er i stand til at afvikle en langt større trafik end de sædvanlige veje, noget, vi i høj grad får brug for, når biltallet om få år er blevet 2-3 gange så stort som i dag. Hvis vi havde råd til det, skulle hver eneste vej af betydning indrettes som motorvej,

men vi må se i øjnene, at vi endnu ikke har råd.

Under den finanspolitiske stramning, vi netop har set i dag, er selv en så afgørende investering som Køge Bugt-banen blevet skåret ned med 12 mill. kr. Tilsvarende nedskæringer vil vi formentlig komme ud for i fremtiden, og det betyder, at vi ikke alene må foretage omhyggelige overvejelser af, hvilke investeringsopgaver vi skal gå i gang med, vi må også gøre os klart, hvilke opgaver der i givet fald skal have første-prioritet og dermed skånes for nedskæringer.

Dette krav er ikke opfyldt i det foreliggende lovforslag. Man har stillet forslag om bygning af en række motorvejsstrækninger, men man har ikke angivet, hvilke strækninger der er de vigtigste. Dersom der bliver tale om nedskæringer, kan man altså risikere, at de bliver fordelt over alle vejstrækninger på én gang, så ingen af dem bliver taget i brug foreløbig. Det må også umiddelbart vække forundring, at man ikke fra vejdirektoratets side søger at anlægge nogle af vejene i et hurtigere tempo end de 5-6-7 år, der er tale om for de flestes vedkommende. Det ville give en samfundsmæssigt bedre udnyttelse af de foreliggende midler.

Der er grund til at være tilfreds med det foreslåede anlæg af et stykke af sydmotorvejen og af hovedvejen fra Halsted til Tårs på Vestlolland. Det er veje, der er brug for, og som snarest muligt må sættes i gang. Derimod forekommer det ikke helt indlysende, at forlængelsen af Helsingørvejen skal sættes i gang allerede nu. Det skal indrømmes, at den nordlige del af Helsingørvejen er af meget dårlig kvalitet og har meget ringe oversigtsforhold, hvilket formentlig er hovedårsagen til det store antal ulykker på vejen. Men dette alene berettiger ikke til, at man allerede nu ofrer de over 100 mill. kr., det vil koste at gøre strækningen til motorvej. Billigere løsninger måtte indtil videre kunne komme på tale, f. eks. pletvis udbedring af vejen, hastighedsbegrænsninger og en forøget indsats af færdselspoliti. Det må huskes, at

[Skovmand.]

Helsingørvejen ikke har nogen udviklingsmæssig funktion. Den vil tværtimod betjene et område, hvor indbyggertallet efter den såkaldte førsteetapeplan netop skal holdes nede.

I sin fremsættelse nævner ministeren, at der i dette område foregår en stærk befolkningskoncentration, og det er også fuldstændig rigtigt. De nordsjællandske kommuner ønsker ikke at tage hensyn til den almindelige planlægning og søger i strid med de trufne vedtagelser at blive så store som muligt. Ved at udbygge Helsingørvejen yderligere vil man fra statens side præmiere denne politik. Det kan ikke være meningen, at kommuner således skal belønnes for at påføre staten ekstraudgifter.

Hvad motorvejen i Københavns vestegn angår, er anlægget af den langt mere påkrævet end f. eks. Helsingørvejens yderste afsnit. Til gengæld er der grund til, som hr. Juul-Madsen nævnte det, at nære alvorlige betænkeligheder ved linjeføringen flere steder. Det forekommer mig også uheldigt, at man ikke med det samme fører vestmotorvejens nordligste gren fra Tåstrup til Hedehusene. Efter lovforslaget vil man i første omgang nøjes med at føre vejen ned til Roskildevej vest for Tåstrup, og det er en meget utilfredsstillende løsning. For det første vil det i lovforslaget angivne tilslutningsanlæg blive overordentlig kostbart, for det andet er Roskildevej vest for det nævnte sted så trafikeret, at den slet ikke kan klare en yderligere tilførsel af biler, for det tredje, og det er det mest afgørende, vil udfletningen efter lovforslaget få overordentlig uheldige virkninger for Høje-Tåstrup centret og den bebyggelse, der vil komme til at ligge nord for dette center. Det er dog værd at huske på, at man her allerede i 1975 får den største koncentration af butiksareal i hovedstadsområdet uden for den indre by.

Jeg har endnu et par bemærkninger til motorvejen i Københavns vestegn, som dog først og fremmest går på de motorveje, der er under projektering og anlæg. Stregene på kortet standser brat op, når man kommer til Københavns kommunes grænse. Inden for denne grænse har vejdirektoratet tilsyneladende ikke noget at skulle have sagt. Hvor længe vil man fra ministeriets

og folketingets side tolerere, at man ikke har større indflydelse på et så afgørende område som Københavns kommune? I øjeblikket bruger man store beløb på at udbygge Lyngbyvejen som motorvej gennem Gentofte, men ingen ved endnu, hvor vejen skal fortsætte i Københavns kommune, og hvordan den skal udformes f. eks. i forbindelse med søerne. Et tilsvarende problem, blot langt værre, kan man komme til at stå over for ved vestmotorvejens sydlige gren, der er planlagt som en 4-sporet vej og ikke kan gøres bredere, fordi den efter forslaget i Hvidovre skal føres gennem den kun 36 m brede Engstrands Allé. Denne vej vil efter alt at dømme blive brugt af næsten hele den lastbiltrafik, der fra syd og vest kommer til København. Alene denne trafik vil spænde vejens kapacitet til bristepunktet, men situationen bliver meget værre, eller kan blive det. Ifølge den redegørelse, som det høje ting har modtaget fra Saltholmudvalget, vil der i år 2005 komme en trafik på op til 8.000 biler i timen fra Amager til Sjælland over de sydlige havneforbindelser, og størstedelen af denne trafik vil have på vestmotorvejens sydlige del, hvilket vil sige, at man ikke får brug for 4 spor, men måske snarere for 10 eller 12.

Det vil derfor være mere hensigtsmæssigt at overveje en ny linjeføring syd om Avedøre, hvor f. eks. 2 motorveje kan ligge side om side, så støjplagen berører så få mennesker som muligt. Dersom man fastholder tanken om en motorvej gennem et boligkvarter som Engstrands Allé, må man under alle omstændigheder i udgifterne medregne, hvad det vil koste at nedrive den bebyggelse, der ligger op til vejen, og hvis beboere i givet fald vil komme til at leve i en overordentlig ubehagelig støj.

Det må også være rimeligt at spørge, om man ikke med hensyn til motorvejen fra Ølby til Ringsted har gæbt over en meget stor mundfuld på én gang. Det er uden tvivl rigtigt, at udbygningen af vestmotorvejen om nogle år vil få mange bilister til at køre ad Køge-Ringstedvejen til og fra København i stedet for ad Roskildevej, men en stor del af Køge-Ringstedvejen er udbygget tilstrækkeligt til at kunne klare denne ekstra belastning. Hvis man i første omgang nøjes med at bygge vejstrækningen uden om Lellinge og en omfartsvej uden om

[Skovmand.]

Ringsted, vil man have afbødet de værste ulemper, og det, at opgaverne er mindre, vil betyde, at man har chancen for at undgå et øjeblikkeligt trafikkaos i den periode, hvor vestmotorvejen står færdig, men Køge-Ringstedvejen endnu er under udbygning. Jeg går ud fra, at der bliver lejlighed til at se på disse ting under udvalgsarbejdet.

Samtidig vil jeg gerne spørge ministeren, om han vil overveje muligheden af at lade vejdirektoratet udarbejde en langtidsplan for de næste 15-20 års store anlægsarbejder i det storkøbenhavnske område, d. v. s. foruden København-Frederiksberg de tre hovedstadsamter. En sådan planlægning vil ganske vist møde betydelige vanskeligheder, fordi man ikke fra folketingets side har truffet nogen som helst form for beslutning om, hvor meget man i de kommende år vil bruge på motorvejsarbejder, og fordi der kun i begrænset omfang foretages en planlægning af det storkøbenhavnske område. Selv en mangelfuld vejplan vil dog være bedre end de nuværende tilstande, dels fordi den kan sætte en diskussion i gang, dels fordi den vil kunne understrege nødvendigheden af, at man i folketinget gennemfører en hovedstadsordning og får foretaget en opgørelse af, hvilke investeringsopgaver man i de kommende år vil tage op. Det måtte vel også kunne aktualisere diskussionen om etablering af et institut for trafikforskning.

Med disse bemærkninger vil jeg gerne på mit partis vegne tilsige en positiv behandling af lovforslaget i udvalget.

Arne Larsen: Sidste år vedtog folketinget et lovforslag om visse hovedlandeveisstrækninger. Ifølge dette lovforslag fik ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at lade foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg af en del hovedvejsstrækninger, og det er vel delvis i konsekvens af dette lovforslag, at vi i dag behandler lovforslag om anlæg af en række nye hovedlandeveisstrækninger, udbygget som motorveje i Nordsjælland og i Københavns vestlige omegn, vestmotorvejen og den sydlige motorvej.

Det drejer sig jo om Helsingørvejens videreførelse fra Brønsholm til Helsingør bygrænse, om en videreførelse af Ringvej

B 4 fra Ballerup til Klovtofte i Tåstrupområdet og en hovedlandevej som motorvej fra Ringvej B 3 ved Brøndbyvester til Klovtofte og en forgrening syd for den nuværende Roskildevej til vestmotorvejens sydlige gren ved Ishøj. Endvidere en videreførelse af hovedlandeveisstrækningen fra Jyllingevej til Ringvej B 4, som jo altså senere skal videreføres til Frederikssund. Endvidere en udbygning af vestmotorvejen fra Ølby til Ringsted og sydmotorvejens udbygning fra Høsten Torp til Rønnede. Endvidere omfatter lovforslaget jo anlægget af en færgehavn Tårs Vig på Lolland og forskellige vejarbejder i denne forbindelse og projektering af en forlægning af hovedlandevej A 15 Århus-Ringkøbing syd om Ikast og Herning.

Det er et meget, meget omfattende lovforslag, og man kan jo stille det spørgsmål, om alle disse vejstrækninger nu er lige påkrævede, om der er plan over det, om prioriteringen er rigtig osv. osv. For mig er der ingen tvivl om, at en videreudbygning af Helsingørvejen er nødvendig, men der opstår en del problemer især ved denne motorvejs standsning i umiddelbar nærhed af Helsingørs byområde. Jeg vil gerne spørge, hvor langt man egentlig er nået i spørgsmålet om anlæg af en færgehavn syd for Helsingør, om statsbanerne er kommet til klarhed over det, og hvornår det skal i gang. Endvidere er der jo andre problemer, f. eks. om man skal have en omkørselsvej omkring Helsingør og videre nordpå, eller om man skal pumpe trafikken ind i Helsingør by. Jeg ved, at Helsingør by har sine problemer med udbygning af boulevarden; der skal nedrives boliger, der skal skaffes erstatningslejligheder osv. osv., men man har ingen midler til at klare denne opgave. Der rejser sig altså visse problemer i Helsingør byområde i forbindelse med dette motorvejsprojekt.

Ringvej B 4 fra Ballerup til Klovtofte i Tåstrupområdet er sikkert meget nødvendig, også fordi det er nødvendigt, at Roskildevejen bliver aflastet væsentligt. Der er jo nogle knudepunkter, som i dag volder de allerstørste vanskeligheder, og derfor tror jeg i og for sig ikke, at man kan komme uden om anlægget af disse veje her i forbindelse med Klovtoftekrydset, Høje-Tåstrup osv., hvor der jo skal et større center-

[Arne Larsen.]

byggeri i gang. Hvorvidt disse nye vejanlæg vil komme til at genere denne centerudbygning, er det svært at sige noget om, men det er klart, at der må tages hensyn hertil, selv om jeg i øvrigt ikke er særlig begejstret for, at det private initiativ sådan uden videre kan få lov til at boltre sig i Tåstrupregionen, uden at der er en smule kontrol fra de byplanlæggende myndigheders side; jeg håber meget, at ministeren vil se på dette spørgsmål i forbindelse med disse vejanlæg.

Endvidere skal vi jo videreudbygge Frederikssundmotorvejen fra Jyllingevej til Ringvej B 4, men det er jo et spørgsmål, om det er lige akkurat påkrævet og nødvendigt at gå i gang med denne opgave det første par år.

Vestmotorvejen fra Ølby til Ringsted er jo en fortsættelse af det vejsystem, som man er i fuld gang med at udbygge over Sjælland, og jeg tror, det er både rigtigt og rimeligt at tage fat på dette; det samme gælder den sydlige motorvejsføring, hvor vi vel også snart må se at få problemet klaret.

Hvad koster nu alt dette her? Ja, i fremsættelsen står der jo, at det rundt regnet vil komme til at koste 493 mill. kr., og da der er tale om motorvejsstrækninger på 73,5 km, kan man jo regne ud, at i snit koster det ca. $6\frac{3}{4}$ mill. kr. pr. km. Bevillingerne, som vil være nødvendige i henhold til den opstillede prioritering, vil jo vise, at vi i 1968-69 skal bruge 24,5 mill. kr., i 1969-70 68 mill. kr. og derefter stigende til ca. 120 mill. kr., og man regner altså med, at disse hovedlandeveisstrækninger ikke vil være færdige før i 1974-75. Dertil kommer de øvrige udgifter på Lolland og i Jylland, som jo i alt drejer sig om 12,4 mill. kr. Men man har jo sin stille tvivl, når man ser på den måde, hvorpå der i øvrigt tages stilling til nødvendige trafikinvesteringer; det er jo som regel her, der år efter år foretages nedskæringer, og derfor bliver det interessant at se, om denne takt virkelig kommer til at holde. Det vil jeg meget håbe, selv om jeg godt kunne tænke mig, at man forøgede investeringerne især på den kollektive trafikals område, og her har vi jo lige oplevet, at man skærer ned på baneanlæggene i Københavnsregionen.

Der kommer jo mange andre nye vejsstrækninger, som til dels er under projektering, og her er jo især den østjyske motorvej

med inde i billedet; der vil vel om meget kort tid fra ministerens side blive fremsat forslag om udbygning af den østjyske motorvej. Alt dette vælter altså oven i hinanden i de kommende år, så det bliver jo ikke småbeløb, der skal sættes til side til motorvejsinvesteringer i de kommende år.

Flere af ordførerne har været inde på i forbindelse med spørgsmålet om de motorvejsstrækninger, som dels er under projektering, dels under udarbejdelse eller anlæg, at her er der vel nok grund til endnu en gang at standse op og undersøge, hvorvidt nogle af disse projekter virkelig er hensigtsmæssige. I 1964 vedtog folketetinget forskellige motorvejs- og motorgadeanlæg i og omkring København, og jeg vil særlig hæfte mig ved Lyngbyvejs indføring til Søgaderingen. Den har jo været udsat for en voldsom kritik, og jeg tror, den kritik er berettiget. Lyngbyvejen skal føres ind gennem Nørre Allé som en motorvej, det vil sige, at hele universitetsområdet skæres midt over af en motorgade; man ødelægger fuldstændig det miljø, vi har her i universitetsparken, og jeg finder, at det er meget, meget, meget u hensigtsmæssigt. Kan der ikke findes en anden løsning på Lyngbyvejens indføring i København til den meget omtalte Søgadering? Jeg vil i alle tilfælde bede ministeren om at have opmærksomheden henvendt på denne meget alvorlige sag, som jeg finder at man i øjeblikket i alle tilfælde mishandler.

Hr. Skovmand var inde på spørgsmålet om vestmotorvejens sydlige indføring; her er det jo stadig væk sådan, at den i henhold til tidligere planer netop skal gå gennem Engstrands Allé. Imidlertid tror jeg, at den forhenværende minister for offentlige arbejder var fuldt på det rene med, at dette projekt ikke kunne holde, og at det skulle omarbejdes, og der har jo været ført visse forhandlinger med kommunerne og med det konsortium, som foretager inddæmninger i Avedøre Holme, og som jo kunne tænke sig at videreføre inddæmningsarbejderne i Kalveboderne. Jeg vil meget gerne benytte lejligheden til at spørge den højtærede minister: er der sket noget her, er der snart en afklaring på dette område, sådan at vi kan undgå denne vestmotorvejens sydlige indføring i København på den tidligere planlagte måde?

[Arne Larsen.]

Ja, det er nogle af de bemærkninger, jeg vil gøre, og som jeg mener er påkrævede. I øvrigt vil jeg tilsige mit partis velvillige medvirken, men den bliver ikke ukritisk; jeg regner med, at vi i udvalget kan se på alle problemerne i forbindelse med anlægget af disse motorvejsstrækninger.

Kjær Rasmussen: Jeg skal som nogle af ordførerne prøve at gøre det kort.

I den lovgivning, vi har vedrørende hovedlandeveje, står der som bekendt, at ny-anlæg og omklassificeringer skal foretages ved særlig lov. For os rejser denne fremgangsmåde mange problemer, og det gør den formentlig for ethvert medlem i denne sal — hvis der havde været nogen, havde jeg nær sagt.

Efter vor opfattelse er det svært for tinget at træffe den rigtige afgørelse i disse sager, mest af alt fordi der åbenbart ikke eksisterer nogen samlet plan for trafiknetets udvikling. Der skal altså tages stilling fra sag til sag, og dette princip kan da være udmærket, når det er politiske partier, der skal samarbejde, men når det drejer sig om trafikal planlægning, kan sag til sag metoden næppe være særlig hensigtsmæssig. Men nu skal der altså pumpes flere hundrede millioner kr. i et motorvejsnet på Sjælland, og derudover skal København have sit net.

Vi har vedtaget at lave forskellige bane-strækninger, vi har vedtaget en udvidelse af S-banenet, og endelig vedtog vi sidste år en tunnelbane, og dertil kommer, at lufthavnen helst skal flyttes, formentlig til Salt-holm, og endelig skal det hele helst ske inden 1980. Man må have mig undskyldt, hvis det lyder, som om jeg er ved at tabe vejret, for det er jeg faktisk.

Nu ved jeg meget vel, at et medlem af dette ting skal vide alt og kunne alt, men jeg tror dog, de fleste vil erkende, at trafikproblemerne er for uoverskuelige, specielt da man ikke har den fornødne ekspertise til rådighed. Vi savner i høj grad en prioritering af opgaverne. Skal vi blot nå, ja, måske halvdelen af det planlagte inden 1980, så kræves der jo milliarder af kroner, og hvor skal de komme fra? Hvilke andre områder skal undgælde? Skal det være undervisningen, eller skal det være egnsudviklingen? Militæret skal det jo næppe være. Jeg tror,

man må til at interessere sig for besvarelsen af disse spørgsmål, forinden hele korthuset falder sammen. Jeg har ment, at disse hjertesuk fra et ganske almindeligt medlem er relevante i denne situation. De er ikke udtryk for nogen bebrejdelse mod ministeren, han er formentlig systemets fange i lige så høj grad som vi andre.

Til lovforslaget har jeg forskellige bemærkninger; det er ikke mange, men den første gælder Helsingørvejen. Indtil for 6 måneder siden troede alle, at motorvejen skulle gå øst for Brønsholm. Nu bliver den imidlertid flyttet, så vi får en placering vest for Brønsholm. Så vidt vi kan se, betyder denne omlægning en ekstraudgift på 10-12 mill. kr., uden at jeg dog er 100 pct. sikker på rigtigheden af det beløb. Der skal jo opføres en ny bro, og der skal opfyldes en strækning vest for byen. Vel angives flytningen at have visse fordele som f. eks. den, at inderzonearealerne øst for Brønsholm friholdes for støj. Måske kunne ministeren oplyse, hvornår disse arealer er blevet udlagt som inderzone. I øvrigt behøver det jo ikke at være nogen hemmelighed, at flytningen og dens årsager diskuteres meget på egnen deroppe — så meget kan jeg godt sige, uden at jeg står her og render med landsbysladder. Men jeg vil gerne have ministerens begrundelse for flytningen af denne vej og oplysning om merudgiften ved denne flytning.

Med hensyn til de resterende strækninger samt øvrige påtænkte foranstaltninger må jeg sige, at de kan jo være rigtige, vi synes blot, at vort grundlag for at tage stilling er noget spinkelt. Men vi vil med interesse afvente det resultat, som udvalget måtte komme til.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg vil gerne sige tak for god behandling af lovforslaget.

Der er stillet mange spørgsmål, nogle konkrete, nogle generelle, og jeg håber, man vil acceptere og tilgive mig, at jeg ikke søger at dele dem op dels i nogle konkrete, som jeg måske kunne besvare på stedet, idet jeg dog alligevel måtte sige, at jeg ville have lov at undersøge sagen lidt nærmere, dels i nogle, om hvilke jeg måske måtte sige, at det er jeg nødt til at undersøge nærmere, og endelig de helt generelle, hvor jeg godt kunne komme med

[Ministeren før offentlige arbejder.]

nogle principielle bemærkninger. Jeg håber, jeg må have lov at sige som en helt almindelig bemærkning til disse mere konkrete ting, at det er alle sammen ting, som også jeg er meget interesseret i at få drøftet nærmere, og at dér, hvor man har bedt om konkrete svar, skal jeg sørge for, at oplysninger bliver stillet til rådighed.

Jeg vil gerne komme med en enkelt principiel bemærkning, også fordi det drejer sig om et synspunkt, der er gået igennem adskillige ordførerindlæg. Jeg tænker her på usikkerheden, fornemmelsen af: hvorfor nu lige netop det, hvor meget hold har vi på det, og hvad er sammenhængen i det? Jeg vil kun sige, at det er en fornemmelse, som jeg tror vi alle sammen har, og skal jeg pege på årsagen, så er det naturligvis den, at der ikke findes en sammenhæng mellem de forskellige planlægningsopgaver, vi har, som også trafikken er en del af. Vi har et par udmærkede eksempler netop i dag i nogle af de ting, der er nævnt; man siger f. eks.: hvad med centret i Høje-Tåstrup? Og dertil siger jeg: ja, hvad med det, hvem har egentlig bestemt, at det skal ligge dér? Det kan godt være, det skal det, men det kan også godt være, det ikke skal det.

Man drøfter spørgsmålet om Helsingørvejen, og igen må jeg sige: ja, der er nogle der mener, der ikke må bo ret mange mennesker i Nordsjælland, de skal bo mod syd og mod vest, og der er nogle, der siger det modsatte. Hvem har egentlig bestemt det ene eller det andet?

Altså, vi kan blive enige om, at der er ikke sammenhæng i det, der er ikke sammenhæng i planlægningen. Det er ikke noget, vi kan løse her, men jeg vil gerne tage det med som en principiel betragtning over for mange af de synspunkter, der er fremført, og sige, at det er naturligvis noget, vi må arbejde videre med og finde en løsning på.

Og så vil jeg i øvrigt, medmindre man udtrykkeligt trækker specielle ting frem, nøjes med at sige, at jeg meget gerne vil skaffe de konkrete og velunderbyggede svar på de spørgsmål, der er stillet.

Horn: Det skal kun være en ganske kort bemærkning på foranledning af hr. Kjær Rasmussens udtalelser om vejplan, også

fordi jeg har set i pressen nu og da og også i den seneste tid, at man ligesom forestiller sig, at vi er helt galt kørende, fordi vi ikke har en vejplan. Det er en hel misforståelse af situationen. Forholdet er jo det, at vejdirektoratet sammen med amterne har en udmærket forestilling om, hvordan tingene ligger. Det eneste, der er usikkerhed om — det er også det, nogle af talerne har været inde på — er, om der er tilstrækkelig behovsbegrundelse rent trafikøkonomisk de steder, hvor man sætter ind, og det kan vi, som jeg nævnte i mit første indlæg, ikke forlange at vejdirektoratet skal klare uden videre. I øvrigt mener jeg ikke, at vi her i landet med vore forholdsvis korte afstande skal begynde at lave noget større apparat for at lave en sådan vejplan. Der kan ikke forandres meget på det system, vi har. Det er detaljer, også det, der har været nævnt her i dag.

Juul-Madsen: Det er blot to korte bemærkninger. Den ene til den højtærede minister.

Der kan vel ikke være nogen tvivl om, at det i høj grad er de planlæggende myndigheder, der har ønsket Høje-Tåstrup centret, og når vi får dette store center, som bliver Europas største, må vi også sørge for, at folk kan komme både frem og tilbage.

Det andet er til hr. Arne Larsen, som kom med en enkelt bemærkning vedrørende den private kapital. Jeg vil gerne have lov til at sige, at man må dog være glad for, at der findes store virksomheder, der med egen kapital vil løse problemer af den størrelsesorden, der her er tale om. Vi har jo brug nok for den offentlige kapital alle mulige andre steder.

Arne Larsen: Det var ikke meget, vi fik at vide af den højtærede minister, men han konkluderede jo sine få betragtninger derhen, at vi har ingen planlægning, og der er ingen sammenhæng i planlægningen her i landet, og det har ministeren jo så evig ret i. Men hvornår får vi det? Og vil den højtærede minister være med til at gøre en kraftanstrengelse for, at vi får sammenhæng i vor planlægning her i landet? Det har vi snakket om i snart 20 år. Der sker

[Arne Larsen.]

ikke noget. Så jeg håber, at den dynamiske minister for offentlige arbejder vil gøre en virkelig indsats her.

Jeg fik ikke noget svar på mine spørgsmål, og det er der måske ikke noget at sige til, men kunne ministeren ikke sige noget om, hvorvidt tanken om den sydlige vestmotorvejs indføring ad Engstrand Allé er opgivet, om vi ikke kan få en anden løsning på den sag. Og det samme med hensyn til Lyngbyvejens indføring. Jeg mener, det er helt meningsløst. Sådan som det i øjeblikket er projekteret, ødelægger man både Universitetsparken og Fælledparken for os.

Hr. Juul-Madsen var inde på spørgsmålet om Høje-Tåstrup centret. Jeg ved ikke, hvor megen sammenhæng der er i planlægningen, og hvor meget samarbejde det private initiativ har haft med planlægningsmyndighederne, men jeg er da helt på det rene med, at hvis vejmyndighederne efterkommer alle de ønsker og krav, der stilles her, vil man tjene ganske uhyre store summer på det initiativ, som man har taget, efter min opfattelse uden om de planlæggende myndigheder. Det er jo private firmaer, som først optrådte og købte store jordarealer op, der siger: nu skal vi have et storcenter her. Herefter har altså alle andre myndigheder her i landet sig at rette, og vi skal nu lave store vejprojekter for at tilfredsstille dette private initiativ. Jeg ved ikke, om det er rigtigt, og det vil jeg gerne spørge om ministeren eventuelt kan svare på.

Skovmand: Jeg vil gerne sige ministeren tak for de bemærkninger, han kom med. Jeg synes, det er den helt rigtige stilling at tage til problemerne, at han lover at undersøge dem, for det er nemlig noget, ingen kan svare på i dag. Det er jo netop det, der er galt, at situationen har været så dårligt forberedt gennem så mange år.

Jeg har dog lige en enkelt bemærkning til det, ministeren sagde med henblik på, hvor udviklingen skal ske i det storkøbenhavnske område. Vi har én vedtagelse, nemlig første-etapeplanen, og den har vejdirektoratet været med til at træffe, og derfor er det beklageligt, at netop vejdirektoratet i så høj

grad har forsømt at støtte den plan, som det selv er gået ind for.

Og så har jeg lige en bemærkning til hr. Arne Larsen om Høje-Tåstrup centret. Det er fuldstændig rigtigt, at det er blevet til gennem privat initiativ, men det er for en gangs skyld et privat initiativ, der falder fuldstændig sammen med de planlægningsbestræbelser, man har haft, og derfor er der ingen grund til at lægge det for had af den grund. Vi bør vel tværtimod være glade for, at der har været nogen, der har taget denne opgave op, når vi ikke har offentlige instanser, der er i stand til at gøre det.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Det skal blot være den korte bemærkning til det konkrete spørgsmål fra hr. Arne Larsen, at spørgsmålet om Søgaderingen og i den forbindelse i virkeligheden også de andre konsekvenser, som hr. Arne Larsen var inde på, har været rejst over for mig i den korte tid, jeg har nået at fungere, og at der foregår visse undersøgelser af det spørgsmål. Men som hr. Arne Larsen også ved, er det jo ikke først og fremmest et spørgsmål, hvor afgørelsen ligger i ministeriet for offentlige arbejder; der er jo andre myndigheder med i det billede, og det er igen et af de problemer, man må sige vi har.

Jeg skal i øvrigt ikke prøve at svare mere konkret på disse ting, for det vil jeg altså gerne have lov til at undersøge nærmere, og det vil jeg ikke kunne gøre på stedet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

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

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til statsbanelov.

(Lovforslaget (nr. 87) findes i tillæg A. sp. 1825, fremsættelsen i tidenden sp. 1105).