

[Landbrugsministeren.]

kan man ikke forlange, at landbrugsministeren skal skønne over kvaliteten, og lige sådan når det drejer sig om forbud mod udførsel af dyr af kvalitetsklasse. Alle disse ting er naturligvis noget, som må drøftes mellem de pågældende udvalg og vedkommende fagministre.

Med hensyn til det spørgsmål, som det ærede medlem hr. Kirkegaard rejste, om bestemmelsen i lovforslagets § 3, stk. 4, vil jeg gerne vende tilbage til det i udvalget, hvor vi kan tale nærmere om det. Iøvrigt finder jeg, at de spørgsmål, der er rejst her, egner sig bedre til at drøftes videre i udvalget. Jeg synes, at de har en sådan karakter, at det ikke er nødvendigt, at vi optager tingets tid med at drøfte dem her; det kan vi gøre med lige så stort udbytte i det kommende udvalg.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Peter Nielsen: Jeg tillader mig at foreslå, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og af lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1991; fremsættelsen findes i tidenden sp. 3580).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Frede Nielsen: Det lovforslag, vi her behandler, rummer en masse interessante detaljer både af vejteknisk og af økonomisk art, betydningsfulde ting, hvoraf nogle bør nævnes allerede her ved første behandling,

men iøvrigt vil jeg i væsentlig grad, sådan som forretningsordenen også forudsætter, her ved første behandling indskrænke mig til at fremsætte nogle principielle betragtninger. Jeg vil gerne sige lidt om nogle af de store linier i disse års danske trafikpolitik. Berettigelsen hertil finder jeg i den kendsgerning, at lovforslagets første del omhandler udbygningen af en del af den vej, der indgår som et led i den såkaldte fugleflugtslinie.

Lad mig tage dette afsnit af lovforslaget først. Det er efter mit skøn klogt og rigtigt, at man går til en investering nu og ikke lader hele dette store projekt ligge tilbage som en samlet masse, hvorved løsningen til sin tid blot ville blive så meget vanskeligere. Jeg tror det rigtigt, at man her følger denne investering op i så hurtigt tempo, som det vil være muligt. Jeg hører til dem, der tror ubetinget på fugleflugtsliniens nødvendighed. Der har over de trafikale dispositioner, som har måttet træffes her i Danmark i efterkrigsårene, hvilet en stor ubestemmelighed, som har gjort dispositionerne så meget vanskeligere at træffe. Det er spørgsmålet om genforening eller ikke-genforening af Tyskland, jeg tænker på. Når man fra mange sider — det gælder også fra svensk og norsk side — har fremsat kritik over opståede besværligheder i Danmark, så glemmer man tre ting, for det første, at Danmark først måtte genopbygge, hvad krigen trafikalt slog i stykker for os, for det andet, at Danmark ikke i en håndvending kunne være indstillet på helt tilfredsstillende vis at klare det kolossale pres, som nu vældede ind over os i form af en gennemgående trafik fra og til Skandinavien, hvis vældige omfang ingen havde kunnet forudse, og for det tredje netop den ubestemmelighed, som jeg nævnte før.

Hvis Tyskland var blevet genforenet, ville de gamle ruter Trällebog-Sassnitz og Gedser-Warnemünde straks være kommet i gang og sandsynligvis udbygget, og det ville selvsagt have påvirket vore videre dispositioner på afgørende vis. Udsigterne for en genforening af Tyskland må jo siges at være rykket ud i en uvis fremtid, og det klarer forsåvidt et og andet for os. Når den, forhåbentlig da, kommer i løbet af et år-mål, vil trafikken sikkert allerede være udviklet så voldsomt, at der til den tid vil

[Frede Nielsen.]

være brug for alle linier. Hvilken prioritet får da de enkelte hovedopgaver for os? Er det rigtigt, som nogle hævder, at Store-Bæltbroen må og skal være nr. 1 i rækkefølgen? Jeg tror det afgjort ikke. Det er rigtigt, som en taler sagde under debatten her forleden om den nye færgerute, at Store-Bælt er og bliver kongevejen. Ja, men den vil ikke være tilstrækkelig. Størrelsen af denne opgave, altså bygningen af en Store-Bæltbro, må unægtelig også få os til at tænke os nøgternt om. Store-Bæltbroen bliver en ren dansk opgave, medens en Øresundsbro eller en tunnel bliver en dansk-svensk opgave og fugleflugtslinien en dansk-tysk opgave, og ingen af disse koster tilnærmelsesvis det, som en Store-Bæltbro vil koste; min vurdering heraf står naturligvis helt for min egen regning. Jeg tror, at den rigtige prioritetsrækkefølge må være denne: forbindelsen over Øresund ved bro eller tunnel — linieføringen skal jeg ikke tale om i denne forbindelse — og samtidig udbygning af fugleflugtslinien. Dernæst må der for at klare presset af den stadig øgede trafik fra og til Skandinavien, navnlig når Øresundsforbindelsen etableres, finde så at sige en gaffeldeling sted i Danmark med en vestlig og en sydlig linie.

Jeg vil yderligere sige om disse ting overfor folk, som er betænkelige, at allerede ved Danmarks andel i Øresundsudgifterne må det understreges, at fordelene ved dette foretagende så absolut ligger på dansk side. Det er næppe for meget sagt, at denne forbindelse etablering yderligere vil fæstne Københavns placering som Nordens trafikale centrum med alt, hvad dermed følger.

Hvad så fugleflugtslinien, altså Rødby-Femern ruten, angår, vil modstanderne af den fremhæve, at de samlede udgifter på dansk side bliver meget store. Jeg svarer hertil, at det beløb, vi må bruge, kan ikke siges at afskrække, når talen er om opbygning af en linie, som vil blive en stor kontinental linie. Allerede nu viser den midlertidige ordning, d. v. s. Gedser-Grossenbroede, os, at der er meget store fordele at hente her. Allerede nu går en væsentlig del af de internationale tog den vej over. Jeg havde i efteråret 1950 i de få uger, da jeg havde den ære at være trafikminister, sammen med embedsmændene den glæde at sætte det

initiativ i gang, som i løbet af måneder førte til Gedser-Grossenbroede linien. Vi skønnede, at det var helt nødvendigt at komme i gang snarest og at få tyskerne interesseret så stærkt som muligt. Men jeg så samtidig, at det anlægsarbejde, som var udført på Lolland, var så stort, at det ville være tåbeligt ikke at udbygge det snart. Derfor hilser jeg dette forslags første del med særlig glæde og synes, at ministeren har gjort en klog og god gerning ved at søge en del af anlægget færdiggjort nu.

Man siger så, at Danmark dog ikke kan gå ind i denne opgave, før vi har sikkerhed for, at Tyskland følger med på sin side. Jeg tror ikke, man skal ængstes. Selvom sejladsen i nogle år skulle gå mellem Rødby Havn og Grossenbroede, vil det dog forkorte sejltiden ganske mærkbart. Jeg tror heller ikke, at Tyskland vil komme meget bagefter. Det er meget forståeligt, at i Tyskland er der med de masser af sprængte broer og ødelagte veje mange ting, som må gå forud for Femernopgaven, men vi må i dag konstatere, at Tyskland allerede er blevet en så stærk og økonomisk ekspansiv faktor, at opgavernes løsning sikkert muliggøres i et kortere tidsinterval end først påregnet, og er vi da først nået til, at den virkelige fugleflugtslinie er etableret, d. v. s. Rødby-Femernlinien, så har vi en linie, hvis kapacitet vil være overordentlig stor. En meget kortere vejstrækning og kortere sejltid, en delt trafik, der muliggør større smidighed i dispositionerne, og en meget følelig aflastning af den altfor overbelastede vestlige linie, det vil alt sammen give os den ydeevne, som er nødvendig for på tilfredsstillende vis at klare ikke blot vor egen, men også den stadigt voksende internationale trafik — i hvert fald nogenlunde foreløbig.

Og lad mig så endelig som slutning på disse principielle betragtninger give udtryk for det ønske, at regeringen også fremover vil vide at sikre de nødvendige investeringer på det trafikale område. Altfor ofte er der syndet her på den vis, at ikke mindst trafikken blev genstand for hårde nedskæringer af bevillingerne, når tiderne var økonomisk trykkede, men sådanne forhold gør det umuligt at disponere rigtigt og effektivt, og derfor hinker vi på mange trafikale områder bagefter.

Om begge de projekter, som omfattes af

3889 9/3 54: I. beh. af f. t. l. vedr. anlæg af motorvej Rødby Havn—Storstrømsbroen m. v. 3890

[Frede Nielsen.]

lovforslaget, gælder det, at der er tale om en bemyndigelse for ministeren til en begrænset gennemførelse af det, som ellers var fastsat gennemført i de to pågældende love af henholdsvis 1941 og 1942. Der er ikke fra nogen side rejst krav om fuld gennemførelse af projekterne nu. Hvis man så senere finder det nødvendigt at gå videre, skal der altså ny lovhjemmel til.

Hvad motorvejen på Lolland angår, fremhæver jeg, at forslaget drejer sig om færdiggørelse af strækningen fra et sted vest for Maribo til et sted omtrent midtvejs mellem Saksøbing og Guldborg. Der skal på det sidstnævnte sted laves en forbindelsesvej mellem den nye vej og den gamle landevej, som nu er forbindelsesled mellem de to nævnte byer. Jeg finder det klogt, at man foreløbig stopper op her, for en videreførelse af nyanlægget ville faktisk ikke gøre nytte, så længe broanlægget over Guldborgsund ikke kan etableres, og det er jo ikke så ligetil.

Færdiggørelsen af den nu foreslåede strækning vil koste 11,2 mill. kr., hvortil der eventuelt senere kan komme et beløb på 5 mill. kr. Forslaget indeholder nemlig også en bemyndigelse for ministeren til, når det måtte skønnes nødvendigt, at færdiggøre strækningen Maribo—Rødby Havn, hvor der i forvejen er gjort et stort arbejde. En sådan færdiggørelse ville koste 5 mill. kr. Forslaget går, som man vil have bemærket, ud på kun at udbygge de her omhandlede veje i en vejbane af ialt 9 m. bredde.

Imidlertid beholder man den jord, som allerede er eksproprieret, med henblik på en senere udlægning af vejen i fuld bredde, hvilket ganske givet er klogt; man skal ikke låse sig inde. Men nu opstår så i den forbindelse spørgsmålet om, hvorvidt man vil udbygge bygværkerne, d. v. s. viadukter o. s. v., i en til vejbanen svarende bredde eller i fuld bredde. I den overenskomst, som er afsluttet mellem ministeriet og Maribo amtsråd — den findes i forslaget som bilag III — findes en bestemmelse om, at det overlades

til ministeriet at afgøre bredden af disse bygværker. Jeg vil tro, det vil være rigtigt at vælge fuld bredde straks; dels er alle bygværkerne på strækningen Maribo—Rødby Havn der, dels er det altid en bekostelig opgave senere at skulle ændre sådanne ting; men det er naturligvis ikke noget afgørende spørgsmål.

I lovforslagets anden del ligger der en mængde detaljer, både vejtekniske og forhandlingstekniske. Om det vejtekniske får vi lejlighed til at tale sammen i udvalget. Jeg tror nu ikke, der bliver tale om nævneværdige ændringer, måske slet ingen. Jeg synes, forslaget gør indtryk af at være en solid enhed, når man tænker på, hvor vanskelig og krævende opgaven har været. Det drejer sig om et vejanlæg, som enten går igennem eller som strejfer tæt bebyggede områder, en række kommuner hver med sit lokale vejnet enten nogenlunde udbygget eller opridset på by- og egnsplaner. Det drejer sig om to amtsråd og mange kommuner, om både lokale og fjerntrafikale hensyn. Også hvad dette projekt angår, tror jeg på en nogenlunde enig vedtagelse. Der foreligger overenskomst med de to amtsråd og med kommunerne og også med Glad-sakse, efter at denne kommunes særlige og, synes jeg, rimelige interesser er imødekommet.

Af forslaget enkeltheder fremhæver jeg følgende: man foreslår, sådan som man er enig med de to amtsråd om, at udbygge Hørsholmvejen fuldtud på strækningen fra Jægersborg til Brønsholm. Dette arbejde er som bekendt i fuld gang; færdiggørelsen anslås til 35 mill. kr. Af den øvrige strækning foreslås det at færdiggøre strækningen fra Hørsholmvejen ved Jægersborg til Kagsaa eller Præstbro, hvilket navn man nu vil bruge. Her skal den gå over i den færdige vej, der bærer navnet ringvej B 3, og som over Herlev og Glostrup har forbindelse til Køgevej. Det er her ved Kagsaa eller Præstbro, man indgår et kompromis. Man har under forhandlingerne opnået enighed om ikke at videreføre ringvejen til Lyngbyvej, som

[Frede Nielsen.]

planen var, men nøjes med nu at udbygge denne del af vejen som lokal tilslutningsvej på strækningen Buddinge—Kagsaa. Kompromisset omfatter endvidere beslutning om, at man, da man nu på det sydligste stykke benytter ringvej B 3, foreløbig opgiver at bygge motorvejen fra Præstbro sydpå. Da man imidlertid har eksproprieret arealerne til motorvejen, foreslås det at beholde disse arealer til eventuel senere udnyttelse, hvis trang dertil senere skulle vise sig. Jeg finder denne løsning rigtig; det ville være for voldsomt, i hvert fald foreløbig, at have både motorvej og amtsvej udbygget, da deres linieføring ligger så tæt på hinanden.

Det ville være overflødigt for mig at nævne alle de mange udgiftstal, de skattetekniske aftaler o. lign. Kun een ting: det nedsatte udvalgs betænkning, der blev afgivet i 1949, var ikke enstemmig. Forslaget her er bygget på indstillingen fra et stort flertal, men et mindretal på tre afgav særudtalelse, blandt dem det ærede medlem hr. Anker Lau. Jeg vil være så optimistisk at tro, at det ærede medlem hr. Anker Laus modstand vil være svundet i styrke siden da. Et af punkterne i mindretallets betænkning drejede sig om de særlige forhold i Gladsakse kommune, men der er jo siden opnået forståelse med Gladsakse, så det falder bort. Det andet punkt drejede sig om en anden udbygning af strækningen fra Kagsaa til Hørsholmvejen end den foreslåede. Det tekniske heri skal jeg ikke omtale; men når mindretallet i sin betænkning stiller et regnestykke op, hvorefter der skulle kunne spares et betydeligt beløb til senere udbygning af vejen, tror jeg ikke meget på det rigtige heri. Jeg benægter ikke en vis logik i den fremsatte tanke, men jeg tror bare ikke, at den i praksis ville betyde nogen som helst virkelig besparelse, den ville snarere betyde, at man mødte forstørrede vanskeligheder engang i en ikke for fjern fremtid. Jeg skal da anbefale også afsnit 2 i forslaget.

Det store vejanlæg, der her er tale om, har ikke alene sin betydning, som forholdene ligger nu; det vil få yderligere vældig betydning, hvis man skulle vælge den nordlige linie på Øresundsprojektet, d. v. s. Helsingør—Helsingborg-linien. Da forslaget selvfølgelig skal i udvalg, skal jeg anbefale

det til en hurtig og velvillig behandling dér og til senere vedtagelse i dette høje ting.

Anker Lau: Jeg skal ikke ved denne lejlighed komme ind på andre trafikspørgsmål end dem, som dette lovforslag drejer sig om, da der jo nok ved senere lejlighed bliver mulighed for det. Om det foreliggende lovforslag kan man vel sige, at det er et forsøg på at bringe det bedst mulige ud af det vejroderi, der opstod, fordi man under krigen måtte begynde på noget, man ikke kunne fuldføre, og den måde, som man dengang måtte løse opgaven på, kan vel også i dag diskuteres; det skal jeg nu afholde mig fra på nuværende tidspunkt. Men jeg kan dog ikke tilbageholde den bemærkning, at hele projektet med motorveje, der løber næsten parallelt med bestående hovedveje, synes mig temmelig tosset for vort lille ørige i dag, men nu gælder det naturligvis om at få det bedst mulige ud af en dårlig sag. Skal vi have motorveje, mener jeg det må være rigtigt på strækninger som disse at udvide de bestående hovedveje og så iøvrigt bygge lokale veje i det omfang, det er nødvendigt.

Der er jo det særlige ved dette vejbyggeri, at vi ikke ved denne lejlighed skal tage stilling til den finansielle side af det, det er der gjort ved en tidligere lov, men alligevel drejer det sig naturligvis om, at vi ikke gør det dyrere end strengt nødvendigt. De to gange 1 øres benzinafgifter, som skal dække udgifterne, vil vi vel alle gerne have til at falde bort så hurtigt som muligt, og jeg har med tilfredshed bemærket, at det i lovforslaget er bestemt, at dette skal ske, når udgifterne til denne lov iøvrigt er afholdt.

Men når dette er sagt, vil jeg også gerne udtale håbet om, at den rute til det øvrige Europa, Rødby—Femern, som det jo er meningen at disse veje skal betjene, snart må blive en realitet. Denne forbindelse står i dag i et helt andet lys og har helt andre perspektiver, end da forslaget i sin tid blev fremsat. I dag vil ruten blive et vigtigt led i det store almindelige samarbejde mellem de vesteuropæiske lande, og den vil være en betydningsfuld bro — ikke blot for biler — mellem Norden og det øvrige Europa. Jeg anser det derfor for vigtigt, at den sidste strækning fra Maribo til Rødby Havn er med i dette forslag.

[Anker Lau.]

Vejbyggeriet er jo i vore dage en uhyre betydningsfuld foreteelse, men det kan sommetider tage sig lidt planløst ud. Jeg stiller mig i almindelighed tvivlende overfor, at det skulle være rigtigt for et lille ørige som vort i større stil at bygge autostradaer efter udenlandsk mønster. Jeg tror i almindelighed, vore gode, brede hovedveje, således som de nu er udbygget rundt om, temmelig lang tid igennem vil kunne løse vore vejprojekter. Vi skal jo også passe på, at ikke for stor en del af landets agerjord bliver til veje. Det er ikke utænkeligt, at der kan opstå jordproblemer af en helt anden karakter end dem, vi kender i dag. Der er jo i forvejen ikke så lidt uro om hele jordspørgsmålet, jordfordelingen og meget andet i denne forbindelse, og man må derfor også ved denne lejlighed — hvor så store arealer er eksproprieret og formentlig skal henligge i en lang årrække, uden at de benyttes til det formål, hvortil de i virkeligheden er eksproprieret — have lov til at mane til nogen forsigtighed med hensyn til, at man ikke efterhånden laver landet om til lutter veje — dette naturligvis sat på spidsen.

I henhold til den tidligere lov er der jo opkøbt store arealer, der næppe skal bruges til veje i en overskuelig fremtid, og jeg synes derfor, det var rimeligt, om alt dette, hvis det lader sig gøre, blev tilbagesolgt enten til de ejendomme, hvorfra de i sin tid er eksproprieret, eller til andre interesserede. Jeg har naturligvis nok bemærket mig af den højtærede ministers fremsættelsestale, at dette anses for uigennemførligt, men jeg mener dog, at der her ligger et spørgsmål, som vi i det kommende udvalg må have en nærmere begrundelse for. Det ville være af stor betydning, synes jeg, at få den side af sagen løst, ikke mindst på Lolland-Falster, hvor det drejer sig om meget betydelige vejstrækninger, og hvor jorden som bekendt er god og dyr. På Lolland-Falster er der allerede brugt 19,2 mill. kr., så der er jo nok udført betydelige arbejder dernede, således at en anden løsning af problemet måske kan blive vanskelig, men det er et spørgsmål alligevel, om ikke der kunne gennemføres visse forbedringer i selve forslaget, om man nødvendigvis behøver at føre den nye vej helt frem over til Majbølle, inden man forbinder den med Guldborgvejen.

Det er et spørgsmål, der bør overvejes. Vi er isvrigt ikke lidt betænkelige ved hele dette vejprojekt, således som det nu viser sig at foreligge på Lolland, og jeg mener det må blive det kommende udvalgs opgave at prøve at finde noget, der måske er bedre end det her foreslåede.

Spørgsmålet om Hørsholmvejen og dens forbindelse vest om København har jo i 1948—49 været behandlet i et ministerielt udvalg, hvor også jeg havde sæde. Dette udvalgs betænkning er vedhæftet lovforslaget, og jeg kan derfor fatte mig i relativ korthed.

Vi var dengang først og fremmest enige om ikke at gennemføre den påtænkte motorvej næsten parallel med den såkaldte ringvej B 3. Der var nogen uoverensstemmelse mellem ministeriet og Rødovre og Gladsaxe kommuner, som spillede en rolle for mindretallet. Jeg forstår, det nu er bragt ud af verden ved forhandling mellem ministeriet og kommunerne, og om selve Hørsholmvejens færdiggørelse var der jo ingen strid. Det, jeg ikke dengang var enig i, var dette, at jeg egentlig ikke forstod, hvorfor det absolut skulle være nødvendigt at lave den sidste ende af ringvej B 3 — den fra Kagsaa og ud til Lyngbyvejen, der hvor Hørsholmvejen skal i forbindelse med den — som motorvej. Det ville være meget mere naturligt og det simpleste at lade ringvej B 3 fortsætte lige ud til Hørsholmvejen; man ville derved hindre, at to veje af forskellig karakter kom til at støde sammen. Dette lille stykke vest om synes jeg det ville være rimeligt at bygge som ren fortsættelse af ringvej B 3, og jeg tror, at man i en overskuelig fremtid vil kunne klare trafikken på den måde. Kunne man nøjes med ringvej B 3 fra Roskildevej helt op til Kagsaa, synes jeg også, det ville være rimeligt at nøjes med en vej af en sådan karakter her. Isvrigt synes jeg, den højtærede minister gik lidt let hen over vor mindretalsbetænkning fra dengang.

Det er isvrigt også et økonomisk spørgsmål. Det projekt, som jeg mener kunne løse sagen, kan udføres for 5 mill. kr. mindre — såvidt jeg husker var det det beløb. I dag vil der være tale om ca. 9 mill. kr. efter en foretaget beregning, og det forrentningsbeløb, vi dengang udregnede til 25,6 mill. kr., vil i dag blive 34,5 mill. kr. Det er jo

[Anker Lau.]

ikke helt små beløb, det drejer sig om, når man indenfor 25 år skønner at kunne nøjes med en sådan vej, og vi mener afgjort, det vil være rigtigt at bedømme situationen sådan, at en ringvej udenom København i de første 25 år i høj grad vil være tilstrækkelig til at klare den trafik, der her kan blive. Det meste af trafikken går jo til og fra København, udenom København vil der ganske utvivlsomt blive betydelig mindre trafik, også i en overskuelig fremtid. Jeg er endnu ikke overbevist om, at den her foreslåede ordning er den rigtige, og det må så blive den højtærede trafikministers opgave at prøve på at overbevise mig om, at hans løsning er at foretrække — jeg tvivler som sagt på det. Indtil nu er jeg ikke overbevist om, at det absolut skal være nødvendigt at bygge den lille motorvej.

Jeg skal ikke ved denne lejlighed komme ind på de skattemæssige og vedligeholdelsesmæssige forhold; der er jo truffet overenskomst mellem ministeriet, kommunerne og amterne herom. Derimod har jeg lyst til at stille den højtærede trafikminister et spørgsmål, der ganske vist ikke har forbindelse med dette lovforslag, men som omhandler den samlede forbindelse mellem Norden og fastlandet, nemlig strækningen mellem Køge og Vordingborg.

Denne vejstrækning er vel i den stand, hvori den i øjeblikket befinder sig, såvidt man har meddelt mig; ikke af en sådan karakter, at den i hele sin udstrækning kan aftage den virkelig internationale trafik. Her er et spørgsmål, som formentlig også på et eller andet tidspunkt må løses i forbindelse med denne gennemgående vejforbindelse.

Jeg må iøvrigt sige, at da der er begravet en masse millioner i disse foretagender i forvejen, er det naturligvis også en af dette høje tings opgaver at redde så meget, som reddes kan. Når man erkender turismens betydning, udviklingen af samfærdselsmidlerne og vigtigheden af forbindelsen mellem fastlandet og det øvrige Norden, må man naturligvis også være villig til at forsøge at gøre en indsats på dette område. Mit partis mening er, at det i det kommende udvalg må være vor opgave at prøve på at indvinde både jord og penge og så måske endda få noget lige så godt og praktisk ud af det.

Vi ser naturligvis med velvilje på hele

sagen, som den foreligger her, men jeg håber altså, det skal blive muligt i det kommende udvalg at vinde gehør for, at det dog måske var muligt at løse dette spørgsmål på en noget mere praktisk måde.

Foss: Jeg er knapt så optimistisk som den sidste ærede ordfører med hensyn til, at vore hovedveje er tilstrækkelige; jeg tror tværtimod, at de meget hurtigt vil vise sig at være utilstrækkelige. Men det er jo skik her i landet ikke at udbygge trafikforbindelserne, før de er overbelastede, og derfor er det også rimeligt at udskyde færdiggørelsen af de motorvejsanlæg, som blev vedtaget i 1941 og 1942.

Jeg skal ikke opholde mig ved detaljerne; forslaget er efter min mening i enhver henseende rimeligt. Jeg vil kun gøre et par bemærkninger om de eksproprierede strækninger, hvor der foreløbig ikke skal anlægges vej. På Lolland klarer man sig jo foreløbig med landevejen Saksøbing—Guldborg, men før eller senere vil der sikkert blive brug for de eksproprierede arealer; og det er der altså også taget hensyn til. Vest for København drejer det sig om den strækning af den projekterede motorvej, der løber parallelt med ringvej B 3. Forudsætningerne for, at dette stykke motorvej senere udbygges, er jo, at motorvejen så skal føres videre sydpå parallelt med den nuværende Gammel Køge-landevej, som utvivlsomt allerede er utilstrækkelig til den trafik, der finder sted, og for smal og vanskelig at udbygge. Jeg går ud fra, at det endelige projekt for motorvejen syd for København i god tid færdigprojekteres, så at man ikke ved bebyggelse ødelægger de fremtidige muligheder for at gennemføre denne vej, der sikkert inden en altfor fjern fremtid bliver en nødvendighed. Men det er jo i alle tilfælde en forudsætning for at lade de eksproprierede strækninger, der ligger parallelt med ringvej B 3, ligge, at der sker en sådan udbygning senere hen. Såvidt jeg ved, arbejder man videre med disse projekter, men jeg tillader mig at bemærke, at jeg går ud fra, at det er en forudsætning, at man indtil videre lader de eksproprierede strækninger ligge som statsejendom.

I lovforslagets § 3 foreslås det, at de pågældende kommuner skal have skat af de af de eksproprierede arealer, som staten ud-

[Foss.]

lejer, og det finder jeg rimeligt; men jeg vil eventuelt gerne i et udvalg have nærmere oplysning om, hvorfor kommunerne skal have afgift — altså skat — med tilbagevirkende kraft. Jeg skal ikke her komme nærmere ind på det, men jeg er betænkelig ved, at man i lovforslaget har medtaget en bestemmelse om, at kommunerne ikke alene fremover skal have kommuneskat af disse arealer, men også have det med tilbagevirkende kraft.

Dernæst et par ord om finansieringen; det er forsåvidt i orden med den afgift på benzin, som er beregnet til denne finansiering. Jeg har hørt rygter om, at der kunne være tale om at omlægge vore afgifter, så at man flyttede en del af benzinafgiften over på vægtafgiften, en tanke, der i og for sig har min sympati, jeg tror, der kunne være noget fornuftigt i det. Hvis noget sådant sker, måtte der være grund til også at ændre lovene om 1 øres eller rettere 2 øres afgiften på benzin, men det er der vel ingen grund til at tage forbehold overfor i øjeblikket. Jeg har som sagt kun hørt rygter om en omlægning af vore skatter.

Der er et særligt spørgsmål, jeg gerne vil benytte lejligheden til at rejse overfor den højtærede minister. Det er spørgsmålet om ringvej B 3. Denne vej er allerede ret stærkt trafikeret, og trafikken foregår faktisk, som om det var en hovedvej, men det er ingen hovedvej. Måske kan den højtærede minister sætte sig i forbindelse med den højtærede justitsminister, eller jeg kan direkte spørge den højtærede justitsminister, om han ikke kunne tage spørgsmålet op om at gøre ringvej B 3 til en hovedvej.

I denne forbindelse kan jeg ikke lade være med at efterlyse, at flere af vore store færdselsårer bliver gjort til hovedveje. Der er en række veje, hvor trafikken i dag foregår på den måde, at man kører igennem og så at sige regner med, at trafikken fra sidevejene holder tilbage. På veje, der ikke er hovedveje, kører man, som om det var hovedveje. Det er imod loven og profeterne, men jeg tror, det bliver meget vanskeligt for den højtærede justitsminister og hans politi at ændre dette forhold. Der er jo den naturlige forklaring på det, at de gode bilister har en vis grund til at være forvirrede på dette område. Vi har en lovbestemmelse, der fast-

sætter, at biler, der kommer fra sideveje ud til større hovedfærdselsårer, skal vise forsigthighed — jeg husker ikke præcis formuleringen — men ikke desto mindre har de, der færdes på hovedvejene, ikke forkørselsret, og de har altså eventuelt pligt til at holde tilbage for kørsel, der kommer fra højre. Det gælder ikke alene for vore landeveje, det gælder i overordentlig høj grad for hovedfærdselsårer i byerne. Jeg kører daglig ud ad Bernstorffsvej. Den trafik, der foregår på denne vej, forudsætter, at de, der kommer fra sidevejene på højre hånd, holder tilbage. Vi kører allesammen på den måde, trafikken ville snegle sig ud ad denne vej, hvis vi ikke gjorde det, men det uheldige menneske, som kører ud på Bernstorffsvej fra en sidevej på højre side, og som ikke kender de lokale principper, om jeg så må sige, kan meget let komme ud for en ulykke, og så er det ham, der har ret, og dem, der kører på hovedfærdselsåren, der har uret. Jeg er tilbøjelig til at mene, at ved enhver given lejlighed burde folketinget minde den højtærede justitsminister om, at vore færdselsregler på dette punkt er utilfredsstillende og forvirrende; selvom de er forholdsvis nye, burde de efter min mening tages op til fornyet overvejelse.

Da vi for ikke så længe siden, det er vist ikke mere end et års tid siden, behandlede disse spørgsmål — jeg havde dengang den ære at være medlem af landstinget — blev der givet udtryk for, at man ville benytte lejligheden til at udnævne en række veje, som i dag ikke er hovedveje, til hovedveje netop under hensyn til de ting, jeg her har nævnt. Mig bekendt er der ikke i den forløbne tid blevet givet hovedvejsret for flere veje, end der var i forvejen. Ringvej B 3 burde efter min mening have hovedvejsret — man kører i hvert fald på denne vej, som om den havde det.

Som jeg har sagt, ser vi fra mit partis side med velvilje på dette forslag, og selvom vi altså ønsker lidt oplysning om detaljer i et udvalg, anbefaler jeg forslaget til hurtig og velvillig behandling.

Svend Jørgensen: Jeg skal ikke ved denne lejlighed udtale mig om trafikproblemer, specielt vedrørende Rødby-Femernruten. Det har jeg gjort så ofte før, sidst under finanslovdebatten.

[Svend Jørgensen.]

Det foreliggende lovforslag fremtræder egentlig som hele tre forslag: en begrænset gennemførelse af motorvejen Maribo—Majbølle, udbygning og færdiggørelse af Hørsholmvejen fra Brønsholm til Jægersborg og endelig færdiggørelse af et stykke af motorvejen vest for København, nemlig fra Jægersborg til Præstbro eller til Kagsaa. Det er altså kun en begrænset udførelse, den højtærede minister nu foreslår, på Sjælland med tilslutning til ringvej B 3 ved Præstbro, på Lolland kun delvis færdiggørelse af motorvejen vest for Maribo, dæmningen over Maribo Nørresø, øst om Sakskebøing og til den nuværende Guldborgvej i Majbølle. Det bliver altså kun en ringe del af de engang projekterede veje, der bliver gjort færdig. Længst var man fremme på Lolland, hvor motorvejen henligger halvt færdig eller mere. De mange hundrede tønder land af Lollands bedste jord, som blev eksproprieret til dette brug, ligger nu udyrket hen og gror til med tjørn og ukrudt, for det kan ikke betale sig at nedbryde viadukter, sløjfe de vældige jordvolde eller rydde de kostbare kørebaneanlæg. Derimod kan de, ved at man gør dem delvis færdige, tjene det trafikale behov i den nærmeste fremtid.

Det vil være rimeligt, at den højtærede minister følger det sagkyndige udvalgs flertalsindstilling, som går ud på, at motorvejen vest om København påbegyndes mellem Jægersborg og Præstbro, hvor den sættes i forbindelse med ringvej B 3. Det vil være meningsløst under den forhåndenværende situation at videreføre motorvejen, når der ligger en næsten fuldført vej, som kan træde i stedet for. Mit parti kan altså tilslutte sig de foreslåede vejarbejder på Sjælland.

Ministeren foreslår endvidere, at strækningen fra Rødby Havn til Maribo ligeledes bringes til udførelse, når dette skønnes påkrævet af hensyn til trafikforbindelsen over Rødby Havn til Tyskland. Heri er jeg derimod ikke enig med den højtærede minister. Jeg mener, at vejen som den, der er stærkest udbygget af samtlige strækninger, må gøres brugbar i hvert fald på den ene kørebane uden at afvente en eventuel Tysklandsforbindelse. Den 16 km lange strækning er allerede forsynet med de nød-

vendige viadukter, med ågennemløb og dæmninger, og kørebanen er endogså udført, ganske vist kun på en mindre strækning. Der mangler altså kun cementbelægningen, for denne vej skal belægges med cement.

Den tidligere minister for offentlige arbejder, Victor Larsen, oplyste overfor mig, da jeg den 6. februar 1952 — ærede medlemmer henvises til folketingstidende sp. 2333 og følgende — spurgte ham om, hvad han agtede at gøre ved motorvejen, at den ville kunne gøres færdig med een kørebane med 10 000 tønder cement og for et beløb af 5 mill. kr., det samme beløb, som den nuværende højtærede minister regner med til færdiggørelsen. Befolkningen på Lolland vil ikke kunne forstå, hvis man lader netop denne strækning, som altså er delvis færdig, vente på sin fuldførelse. Dertil kommer, at der er stort behov for veje på Sydlolland. Vejen fra Rødby til Rødby Havn er ikke særlig god på grund af de mange sving og de skarpe knæk, og arbejdsløsheden er, ikke mindst på Lolland, i disse år stærkt stigende.

Med stor tilfredshed hilser jeg, at motorvejen nu gøres færdig og føres udenom Maribo og Sakskebøing. Den stadig stigende motortrafik, ikke mindst under roekampagnen, gør det ontrent livsfarligt at færdes i de snævre gader. Dagligt ser man, hvorledes store lastvogne med påhængsvogne må køre helt op på fortøvet for at komme forbi hinanden. Ulykker med dødelig udgang er snart dagligdags foreteelser. Af lokale blade har jeg set, at der nu hæver sig røster for tilslutning af den projekterede motorvej nærmere inde ved Sakskebøing. Heri er jeg ikke enig. Ved Guldborgvejen er bebyggelsen tæt, og Sakskebøings forstad Rørbæk når med sin bebyggelse langt ud langs vejen. Man skal huske på, at det er en motorvej, man bygger, og den foreslåede vej kommer netop til at gå gennem ubebyggede strækninger med delvis skov. Hvor motorvejen tænkes tilsluttet Guldborgvejen, er den efter aftale med amtet fra Soesmark til Guldborg udbygget noget i sommer, så at den vil være tilstrækkelig til at tage færdslen i hvert fald i en årrække.

Vejen fra Maribo til Majbølle er beregnet til at koste 11,2 mill. kr., hertil kommer Hørsholmvejen, som antagelig vil beløbe sig til 35 mill. kr. og endelig stykket fra Jægersborg til Kagsaa, som er budgetteret til 24,8

[Svend Jørgensen.]

mill. kr., altså ialt 71 mill. kr. Regnes der endvidere med motorvejen Maribo—Rødby Havn, der på grund af, at vejen er delvis udbygget, kun vil koste 5 mill. kr., så vil det hele, hvis denne strækning tages med uden at vente på Tysklandsforbindelsen, komme til at koste 76 mill. kr.

Når vejene er færdige, overtager amterne den nødvendige vedligeholdelse undtagen for den i Rødby købstad kommune beliggende strækning, hvorom der må slutes overenskomst med Rødby byråd.

Der har endvidere rejst sig spørgsmålet om erlæggelse af kommuneskatter for de arealer, som ikke benyttes til vejformål, men er udlejet til landbrugsmæssig udnyttelse. Jeg er enig med den højtærede minister i, at staten fremtidig bør betale kommuneskatter af disse arealer, og at der træffes aftale om en sum til erstatning for afsavn af ejendomsskatter for tiden forud herfor, såfremt der fra kommunernes side rettes henvendelse herom til ministeriet. Jeg ved nemlig, at flere kommuner på Lolland-Falster har følt sig brøstholdne over denne fremgangsmåde.

Jeg skal med disse ord anbefale lovforslaget — med den nævnte undtagelse: strækningen Maribo—Rødby Havn, som vi altså må se nærmere på i et udvalg — til velvillig behandling.

Alfred Jensen: Det ærede medlem hr. Anker Lau talte om vejroderiet under krigen. Jeg ved ikke, hvor mange i rigsdagen der havde den opfattelse, at det var vejroderi, der foregik efter de love, der nu tages op til ændring. Det var ganske vist luftige motiveringer, der i sin tid blev givet såvel for anlægget af motorvejen fra Rødby Havn til Storstrømsbroen som for anlægget af motorvejen vest om København. Den kommunistiske gruppe, som endnu da loven om det førstnævnte anlæg blev vedtaget, havde adgang til at tale fra folketingets talerstol, gik imod lovforslaget. Vi ville også i 1942 være gået imod anlægget af motorvejen vest om København, hvis man ikke da havde forment os adgang såvel til bygningen som til salen og talerstolen — vi var dengang tvunget ud i illegaliteten. Vi var imod anlægget af disse veje, fordi vi fandt,

at der var tale om vejbyggeri, der ikke svarede til Danmarks interesser; det var nemlig luksusvejbyggeri, der beslaglagde store arealer god dansk landbrugsjord. Vi gik også imod, fordi det forekom os, at der var andre vejbygningsarbejder, der var mere nødvendige af hensyn til trafikken afvikling, såvel den indenlandske som trafikken i forbindelse med andre landes trafik. Men vore og andres indvendinger hjalp ikke; lovforslagene vedtoges praktisk talt enstemmigt både i denne ende af huset og i den anden.

Nu ser jeg, at alle interesserede erkender, at de veje, der her er tale om, ikke skal udbygges i det omfang, som rigsdagen vedtog i 1941 og 1942, og det kan vi naturligvis være tilfredse med. Vi er derfor velvilligt indstillet overfor det foreliggende lovforslag, som betyder, at det, der dengang blev vedtaget, kun skal gennemføres i begrænset omfang.

Jeg finder dog anledning til at knytte et par bemærkninger til det, der her tænkes gennemført. For det første er der spørgsmålet om det stykke, der skal gennemføres af motorvejen fra Rødby Havn til Storstrømsbroen. Det forekommer os ikke, at der trafikalt er nogen særlig nødvendighed for at gennemføre dette vejbyggeri. Jeg overser naturligvis ikke, at anlægget skal udføres efter andre planer end de oprindelig foreslåede. Enten man nu ser på dette vejprojekt ud fra de synspunkter, det ærede medlem hr. Frede Nielsen gjorde gældende, eller man betragter det som et led i fugleflugtslinien, tror jeg ikke man kommer udenom, at der netop i forbindelse med denne fugleflugtslinie er andre vejarbejder, som det er mere nødvendigt at få udført. Jeg tænker her på vejene i nærheden af København. Var det ikke rimeligere at tage fat på at få vejene København—Køge og Køge—Storstrømsbroen ordnet? Det er nødvendigt, ikke alene hvis man vil have trafikken til at gå ad fugleflugtslinien, men også hvis man vil løse de trafikproblemer, der foreligger. Jeg overser naturligvis ikke, at der kan være brug for en vis forbedring af vejnettet på Lolland, og heller ikke det beskæftigelsesfremmende moment, der spiller ind her. Vi må imidlertid også se på trafikproblemerne og beskæftigelsesproblemerne i

[Alfred Jensen.]

andre dele af landet; dem skal man ikke helt tilsidesætte, fordi der er påbegyndt vej-arbejder på Lolland, og fordi der findes en del arbejdsløse der. Der er i lovforslaget tale om, at det er ønskeligt, at vejen ledes uden om Saksøbing og Maribo. Det er rimeligt ikke alene af hensyn til trafikanterne på vejene, men også af hensyn til folk, der færdes i byerne, at motortrafikken ledes udenom; men det er et spørgsmål, om der ikke er andre byer, hvor dette er mere nødvendigt end netop de pågældende steder.

Jeg tænker f. eks. på Vejle; her burde man sætte ind på at løse omkørselsproblemet. Jeg har ikke tallene for trafikuheld med dødelig udgang i Maribo, Saksøbing og Vejle, men ville umiddelbart tro, at risikoen og ulykkernes antal er langt større i en by som Vejle end i de to andre, og det forekommer mig, at løsningen af et problem som dette er mere påkrævet end ordningen af trafikken Saksøbing—Maribo.

Øvrigt er der en lang række vejproblemer, der bør løses både af hensyn til trafikken og af hensyn til beskæftigelsen. Jeg vil gerne ved denne lejlighed, da spørgsmålet om pengene til vejforanstaltninger diskuteres, spørge, om det fortsat er meningen, at de mange millioner, der hobes op til vejformål — jeg vil tro, det er øjeblikket er omkring 700 mill. kr. — ikke skal anvendes til udbygning af vejnettet, til oplægning af veje og til igangsættelse af arbejde, som betyder, at arbejdsmændene, som i stort tal går ledige, kan få beskæftigelse i stedet for at gå til kontrol. Det er et problem, som trænger sig på, og som bør diskuteres i denne forbindelse.

Hvad spørgsmålet om motorvejen København—Hørsholm angår, forekommer det mig, at det af trafikale hensyn er mere rimeligt, at man tager fat her end netop på Lolland, og det kan vel i det hele siges, at visse af de bestemmelser, der er nedfældet i lovforslaget, kan trænge til at ses efter; dette gælder bl. a. det spørgsmål, det ærede medlem hr. Anker Lau har rejst angående motorvej eller ikke motorvej fra Kagsaa og videre frem. Jeg går imidlertid ud fra, at det er spørgsmål, der vil blive behandlet i det udvalg, der nu får med sagen at gøre, og jeg regner med, at vi så får mere fyldest-

gørende oplysninger angående partiernes stilling end dem, der er fremkommet her i dag.

Jeg skal iverigt sige, at vi er velvilligt indstillet overfor ændringerne i de to gældende love, det siger sig selv, og vi er også velvilligt indstillet overfor det tredje punkt i § 1, men vi må naturligvis afvente, hvad der sker i udvalget, før vi kan tage endelig stilling til lovforslaget.

Tholstrup: Lovforslaget omfatter to vejstrækninger, og retsforbundet ser nødvendigheden af, at vore veje udbygges, så de bliver i stand til at tage både den nuværende og den kommende, stærkt stigende trafik.

Der er ingen tvivl om, at det vejstykke, der først omtales i lovforslaget, fra Majbølle til Maribo, er af mindre betydning end vejstykket fra Lyngbyvej til Præstbro ved Kagsaa, men det er samtidig en langt større vejstrækning, der er tale om på Lolland, for et lavere beløb, end den relativt korte strækning, det drejer sig om her vest for København. Der er imidlertid ingen tvivl om, at denne vej vest om København vil afhjælpe et savn ved at føre den fra nord kommende trafik, der alligevel skal til færgerne enten ved Korsør eller Gedser, vest om byen. Det er vigtigt at få den lavet så hurtigt som muligt, for vi trænger til aflastning af gaderne i København for den gennemgående trafik, og jeg ser derfor med sympati på, at vi får Hørsholmvejen ført igennem til Kagsaa så hurtigt som muligt. Jeg er også glad for, at man opretholder muligheden for en senere gennemførelse af den oprindelige motorvej, om ikke helt til den nuværende Køgevej, så til den kommende Køgevej, som også må komme inden altfor længe i forbindelse med en tredje bro over havnen.

Jeg glæder mig også over, at vi får flere af vore veje udbygget med cementkørebaner, og der er noget, som i særlig grad i disse dage appellerer hertil; det er de voldsomme ødelæggelser af vort vejnet, der finder sted under tøbruddet. Vi hørte for et par dage siden vejingeniør K. O. Larsen fortælle i radioen, at det i et enkelt amt i fjor havde kostet 1/2 mill. kr. at reparere amtsvejene, hvortil kom udgifterne til reparation af bivejene i det pågældende

Folketingets forhandlinger. (245) -262

3905 9/3 54: 1. beh. af f. t. l. vedr. anlæg af motorvej Rødby Havn—Storstrømsbroen m. v. 3906

[Tholstrup.]

amt; og det var i fjor, da vi praktisk talt ingen vinter havde. Hvad kan vi så ikke komme ud for af ødelæggelser ved frostsprængninger, som afsløres nu ved tøbruddet, efter en vinter som i år, da frosten nogle steder er gået mere end 1 m i jorden? Hvis det drejer sig om en lille million kroner i eet amt, kan det nemt blive en million i hvert amt, ja, det kan måske endda blive til to. Det vil sige, at vi står overfor reparationer af disse veje, der ikke er cementeret, til måske mellem 25 og 50 mill. kr. i år. Det vil beslaglægge en masse arbejdskraft, som der er brug for alle andre steder, det er jo nemlig om sommeren, det skal laves, og derfor er det samfundsmæssigt et stort spild.

Dette kan imidlertid i nogen grad undgås ved en resolut og hastig indgriben fra den højtærede ministers side, men så skal der også handles overmåde hurtigt. Hvis den højtærede minister øjeblikkeligt fik gennemført et forbud mod at køre med mere end f. eks. to trediedel læs på alle lastvogne fra tøbruddets indtræden, til vejene var tørre igen, ville der sikkert kunne spares umådelige summer. Det kan ikke hjælpe, som et medlem af motorkommissionen sagde forleden dag, da jeg fremførte dette i motorkommissionen: ja, bare de ville nøjes med at køre med det, der er tilladt på lastvogne. Jeg tror nu nok, at de fleste lastvogne kun kører med den tilladte belastning, men der er naturligvis en hel del, der kører med mere, og jeg tror, at en nedsættelse af belastningen til to trediedel med strenge regler for overholdelse af en sådan bestemmelse ville kunne betyde mindre ødelæggelse af vejene. Jeg vil derfor benytte lejligheden til at spørge den højtærede minister, om han ikke gennem en sådan handling ville skaffe os disse besparelser; det kunne jo gennemføres også i de kommende år, og derved fik vi de foreslåede projekter udført så at sige gratis, idet vi kunne spare måske 10—20 mill. kr., og det er jo dette beløb,

disse veje vil koste i løbet af 3—4 år. Jeg vil derfor i særlig grad trække dette spørgsmål frem.

Jeg skal anbefale det foreliggende lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg takker de ærede ordførere for deres tilslutning til lovforslaget. Selvom der blev fremført enkelte ønsker, der ikke havde relation til lovforslaget, må jeg alligevel betragte de taler, der blev holdt, som tilslutning. Det er givet, at de ønsker, der er fremsat her, også kan fremsættes i udvalget, og så kan vi tale om dem der. Jeg skal derfor nøjes med nogle ganske korte bemærkninger ved denne lejlighed.

Lovforslagets formål er det enkle for det almindelige trafiksystem at nyttiggøre de vejarbejder, som er udført i henhold til lovene fra 1941 og 1942, og som har kostet en hel del penge. Hvis det ikke havde ligget, som det gør, er det vel nok sandsynligt, at det ikke havde været nødvendigt at diskutere veje i denne forbindelse.

Det ærede medlem hr. Anker Lau rejste spørgsmålet om tilbageføring af den eksproprierede jord ud fra den betragtning, at en hel del af Danmarks gode landbrugsjord var beslaglagt til vejformål, og man skulle være forsigtig med at gå for vidt. Det er jeg ikke uenig med det ærede medlem i, men jeg tror da heller ikke, der er nogen, der går hen og anlægger veje blot for deres fornøjelses skyld; det er sikkert ud fra en trafikal nødvendighed, at man gør den slags. Hvad disse vejarbejder angår, vil det jo koste store beløb at føre arealerne tilbage i en sådan stand, at de kan gøre nytte som landbrugsjord; både på Lolland og vest om København er der allerede foretaget udgravninger. Det er derfor et spørgsmål, om det er klogt at gøre det; jeg mener ikke, man bør gøre det. Den jord, der endnu ikke er berørt på Lolland-Falster, men er eksproprieret, dyrkes under de givne forhold som landbrugsjord som hidtil, og der er der forsåvidt

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ikke tale om noget problem. Jeg tror, man bør se sagen under den synsvinkel, at disse eksproprierede arealer før eller senere vil komme til at gøre nytte som nye vejanlæg; jeg er ganske overbevist om, at sådan vil udviklingen komme til at forme sig.

Det ærede medlem omtalte ligeledes den nye vej Sakskøbing—Guldborg over Majbølle. Jeg forstod, at det ærede medlem mente, vejstrækningen kunne gøres kortere. Jeg har været nede og se på terrænet, og jeg synes, den her foreslåede linieføring er den eneste rigtige. Ser man det ude i terrænet, får man et andet indtryk end det, man kan få ved at se på et kort. Der er enkelte biveje dernede, som man må tage hensyn til, og derfor er den her foreslåede linieføring så afgjort den rigtige; det er der ingen tvivl om.

Det ærede medlem hr. Anker Lau talte videre om Køge—Vordingborgvejsens dårlige tilstand og mente, man burde tage initiativ til at få den udbedret. Det er også muligt, man bør det, men dette initiativ må formentlig komme fra Præstø amt; det er jo amterne, der er vejmyndigheder, og i så henseende kan vi ikke pukke på nogen.

Under sin omtale af vejen heroppe nordpå udtalte det ærede medlem tvivl om, hvorvidt det nu også var rigtigt at udbygge det sidste stykke vej som motorvej eller bygge den på samme måde som B 3-vejen. Jeg tror, det er rigtigt at anlægge motorvejen, der kommer nordfra, som fuldt udbygget motorvej, lige til den går ind i B 3-vejen; der kan nok heller ikke være tvivl om, at før eller senere vil denne motorvej blive ført vest om København, og så ville der ikke være megen mening i også at skulle ombygge dette stykke vej.

Det ærede medlem hr. Foss var inde på en del af de spørgsmål, jeg her har besvaret, og spurgte desuden, om det var rigtigt at lade den i lovforslaget omtalte skattebetaling få tilbagevirkende kraft. Jeg synes, det ærede medlem har lov at stille det spørgsmål, for man lovgiver almindeligvis ikke med tilbagevirkende kraft. Jeg synes, det er naturligt, at kommunerne, der ikke har fået skat af disse erhvervsmæssigt drevne arealer i alle de år, der er gået, har følt sig brøstholdne derover; det er flere år siden, man henvendte sig i mini-

steriet og bad om at få dette spørgsmål løst, og derfor synes vi ikke, det er urimeligt, at man nu ved forhandling prøver at opnå en mindelig ordning. Jeg vil med det samme sige, at jeg er naturligvis meget villig til at drøfte spørgsmålet i udvalget, for jeg kan så godt se den fare, der er forbunden hermed.

Det ærede medlem hr. Foss fremdrog endvidere det spørgsmål, om B 3-vejen burde gøres til hovedvej. Jeg skal drøfte sagen med justitsministeren og håber, at justitsministeriet så vil se nærmere på dette spørgsmål.

Det ærede medlem hr. Svend Jørgensen mente, det var en fejl ved lovforslaget, at der var taget et vist forbehold med hensyn til udbygningen af vejen fra Maribo til Rødby, der var gjort betinget af, at man fik en ordning om Rødby—Femernoverfarten. Jeg synes, det er meget naturligt at gøre det på den måde, for man må vel indrømme, at vejen fra Maribo til Rødby ikke er så dårlig, at den ikke er til at færdes på, og da dette vejarbejde afhænger af, om der er midler til rådighed — og måske må også andre ting tages i betragtning — synes jeg, det er klogt at stille disse to ting i relation til hinanden; hvis der virkelig bliver overført af betydning, vil der trækkes stadig større trafik derned, og så kan man jo igangsætte det sidste stykke vejarbejde.

Det ærede medlem hr. Alfred Jensen syntes, der er for mange penge i vejfonden, og mente, at der mange steder i landet var brug for vejarbejder til aflastning af arbejdsløsheden. Jeg synes ikke, man har ret til at sige, at der ikke bliver sat vejarbejder i gang udover landet, navnlig ikke når man ser på de projekter, vi har kendskab til, også dem, der er talt om her i folketinget i den senere tid. Jeg vil have lov at gøre opmærksom på, at man må ikke overvurdere den betydning, igangsættelsen af vejarbejder har for beskæftigelsen. For det første er vejanlæg i al almindelighed ikke noget, der giver den store beskæftigelse, og for det andet er det ikke hensigtsmæssigt udelukkende at lægge vejene i de egne, hvor der er arbejdsløshed; man må selvfølgelig først og fremmest anlægge veje der, hvor de er trafikalt nødvendige. Hvor det er muligt at kombinere disse hensyn, bør det tydeligvis gøres, og det har vi da også gjort.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Det ærede medlem hr. Tholstrup nævnte et problem, der ikke har noget at gøre med det foreliggende lovforslag, men som er aktuelt i denne tid. Det drejer sig om, hvorledes man kan forebygge, at der sker for store skader på vejene, når tøbrudet nu indtræffer. Det ærede medlem mente, at man kunne udstede et forbud mod, at der køres med mere end to trediedele af det tilladte læs på vognene. Jeg tror ikke, det vil nytte noget. Skulle der gennemføres et forbud, som kunne gøre nytte, kan man efter min mening ikke generelt sige: to trediedele af et læs; man måtte da sige, at læsene ikke måtte være mere end så og så store. Hvorfor skulle man sige to trediedele, når et helt lille læs måske ikke vil være så tungt som to trediedele af et stort læs? Ødelæggelse af vejene bliver der lige fuldt tale om. Jeg tror iøvrigt heller ikke, man ville kunne komme igennem med en sådan bestemmelse. Men jeg gør opmærksom på — jeg ved ikke, om det ærede medlem ved det — at vi i vejloven har en bestemmelse, der giver kommunerne ret til netop i en situation som den, det ærede medlem tænker på, at lukke af for vejene; hvorvidt man gør brug af denne bestemmelse, er imidlertid en anden ting.

Det var de bemærkninger, jeg har ønsket at gøre til ordførerne; resten af spørgsmålene er jeg villig til at drøfte i udvalget, og jeg håber, vi kan nå til et resultat.

Alfred Jensen: Jeg skal gerne give ministeren den indrømmelse, at der foretages vejbygningsarbejder — det har jeg i og for sig heller ikke bestridt. Hvad jeg derimod har fremhævet, er, at der rundt omkring er arbejder, som bør udføres, og der er midler nok tilstede, idet der er omkring 700 mill. kr. til rådighed for vejformål — penge, som er opkrævet netop med henblik på forbedring af det vejnet, vi har. Jeg synes, at enten bør man undlade at opkræve så mange penge, eller også bør man bruge pengene, og jeg tror nok, at man, uden at man behøver at søge med lygte, kan finde beskæftigelsesforanstaltninger i form af vejarbejder, der trænger til at blive udført, og som man kan bruge pengene til.

Jeg synes heller ikke, det er rigtigt, når ministeren siger, at man kan ikke lade ledig-

heden være bestemmende for, hvor der skal foretages vejbygningsarbejder, idet vejbygningsarbejder må foretages, hvor der er brug for dem under hensyn til trafikale formål. Det er en kendt sag, at der praktisk talt ikke er een eneste kommune her i landet, hvor der ikke er mange ledige arbejdsmænd, og jeg tror heller ikke, man overdriver, når man siger, at der praktisk talt heller ikke findes een eneste kommune, hvor der ikke er vejarbejder, som trænger til at blive udført. Når dertil kommer, at man gennem en kort årrække har samlet indtil 700 mill. kr., må det være rimeligt at anvende disse penge, dels til forbedring af vejene, så at der kan skabes bedre trafikforhold, dels til fremskaffelse af beskæftigelse. Jeg overser ikke, at det er begrænset, hvor meget arbejde der kan skaffes herigenem, men jeg ved, at der går titusinder og atter titusinder af arbejdsløse arbejdsmænd, som vil være glade for at få beskæftigelse i det omfang, det vil være muligt at skaffe den. Jeg ved også, hvad det vil betyde i besparelse af understøttelse for arbejdsmændenes arbejdsløshedskasse, og hvad det vil betyde i besparelse af kontingenter for alle de arbejdsmænd, der er i arbejde, og derfor synes jeg, man skal bruge pengene i større udstrækning, end tilfældet hidtil har været.

Tholstrup: Den højtærede minister mente jo nok, at vejene blev ødelagt i tøbrudstiden af de tunge lastvogne, og jeg ville være tilfreds, om den højtærede minister kunne finde en anden måde at begrænse belastningen på. Når jeg foreslog to trediedele af det, vognene må køre med til daglig, var det udfra den betragtning, at det ville være en let generel regel at føre igennem. Jeg har også kun nævnt lastvogne, ikke de lettere varevogne. Lastvognene er sådan indrettet, at jo tungere læs de kan tage, jo større og jo flere hjul kører de med, og derfor har de vægten fordelt på et større areal. De største lastvogne kører enten med 3 eller 4 aksler eller med tvillingehjul, og derfor er der en vis rimelighed i det, jeg har foreslået. Men hvis den højtærede minister ville foreslå, at de allerstørste vogne kun må køre med halvt læs og de mindre lastvogne med trekvart læs, ville jeg også hilse det med glæde. Jeg tror ikke, man skal være

[Tholstrup.]

bange for, at vognmændene ville være så kede af det, for de ville vel i konsekvens deraf i den periode, det kom til at dreje sig om, få alle deres vogne ud at køre, og når den mængde, der skal transporteres, skal køres med mindre læs, skal der flere vogne til. Det vil sige, at man vil få den transporterede varemængde fordelt på flere hjul og altså undgå den meget hårde belastning, som trykker pakstenen op i overkanten af vejene og trykker skærverne ned og får æltet det igennem. Det er kun dette overtryk, der bevirker det, og derfor kan der gennemføres foranstaltninger med effektiv virkning, hvorved der kan spares mange millioner kroner hvert år i tøbrudstiden.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Til det ærede medlem hr. Tholstrup vil jeg sige, at jeg tror ikke på nytten af noget forbud i så henseende. Transmissionsen i radioen forleden skulle tjene det formål at advisere vejmyndighederne om de farer, der truer nu, da vi står overfor tøbrudet, og jeg tror, den har gjort den nytte, at både kommunalbestyrelserne og vejmyndighederne er opmærksom på, hvilke beføjelser de har ifølge loven; så må de træffe de bestemmelser, som er fornødne.

(Kort bemærkning).

Tholstrup: Jeg var nok klar over, at den pågældende radioudsendelse var foranlediget af mit spørgsmål i motorkommissionen, men jeg tror, den var for vag; den var ikke kraftig nok. Det ligger nemlig sådan, at den vognmand, som kører fra København til Køge på cementvejen, han ser først, når han kommer ned dertil, hvor vejen drejer af til Store-Heddinge — en almindelig makadamiseret vej — et skilt, hvorpå der står, at dér må han ikke køre med så tungt et læs. Så er det svært for ham at finde ud af, hvad han skal gøre, for han skal på en eller anden måde ned til Store-Heddinge med dette læs. Jeg mener, at det, en eventuel regulering af læssenes størrelse giver af besvær, indvindes bagefter i mindre besvær. Man ser jo nemlig, at når tøbrudsulykkerne på vejene er i fuld udvikling, bliver der sat spærringer op, og så må man køre store omveje for at nå frem til be-

stemmelsesstedet. Derfor bør kommunerne kunne pålægge de vejfarende, som kører med tunge læs, at holde igen med at læsse tunge læs i disse 2—3 uger, det drejer sig om. Jeg synes, man burde se alvorligt på dette problem og spare de mange millioner, der er tale om, og som virkelig kan spares, når man vil føre en effektiv kontrol.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Frede Nielsen: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 10. marts, kl. 13 med følgende dagsorden:

- 1) *Spørgsmål til ministrene.*
- 2) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*
Forslag til lov om udførsel og indførsel af levende dyr m. v.
- 3) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*
Forslag til lov om ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og af lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.
- 4) *Forhandling om økonomi- og arbejdsministerens redegørelse til folketinget af 4. marts 1954.*
(Jfr. tidenden, sp. 3738).

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om forlængelse af midlertidige ændringer i forbrugsafgiftslove.

[Formanden.]6) *Første behandling af:*

Forslag til lov om forlængelse af lov om forskellige forbrugsafgifter.

7) *Første behandling af:*

Forslag til lov om forlængelse af lov om omsætningsafgift af forskellige varer.

8) *Første behandling af:*

Forslag til lov om en tillægsafgift af visse motorkøretøjer m. v. for finansåret 1954—55.

Mødet hævet kl. 16⁵.

73. møde.

Onsdag den 10. marts kl. 13.

Formanden: I skrivelse af dags dato meddeler undervisningsministeren, at han ønsker her i tinget mundtligt at fremsætte:

Forslag til lov om „Ungdommens uddannelsesfond“s forvaltning og virksomhed. (Ændring af lov nr. 217 af 7. juni 1952) og forslag til lov om vederlagsfri undervisning m. v. i de offentlige højere almenskoler.

I skrivelse af dags dato meddeler finansministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændringer i lov om afgift af arv og gave.

I skrivelse af dags dato meddeler socialministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændringer i forsorgslovens § 257 vedrørende talehidende.

I skrivelse af dags dato meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af protokol om oprettelse af en europæisk transportministerkonference undertegnet i Bruxelles den 17. oktober 1953.

Finansudvalget har afgivet betænkning over forslag til finanslov fra 1. april 1954 til 31. marts 1955.

Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om støtte til nybygning af fiskerfartøjer m. v. og forslag til lov om udlån til fiskeindustrien m. v. har afgivet betænkning over nævnte lovforslag.

Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om ændring i statsbaneloven har afgivet betænkning over nævnte lovforslag.

Eksemplarer vil blive omdelt.

Skriftlig fremsættelse af forslag.

Finansministeren (Kampmann): Jeg skal tillade mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændringer i lov om afgift af arv og gave.

De gældende regler om arveafgift, der stadig i hovedsagen bygger på lov nr. 147 af 10. april 1922, er kun ændret een gang — ved lov nr. 255 af 4. juni 1947 — da man forhøjede de indtil da gældende satser for samtlige afgiftsklasser og gennemførte visse ændringer, som under lovens administration havde vist sig at være særlig påkrævede.

Ved nærværende forslag foreslås alene nye afgiftssatser for såvel arve- som gaveerhvervelser, og den herved opnåede merindtægt foreslås for størstedelens vedkommende overført til ungdommens uddannelsesfond.

De ved lovforslaget foreslåede nye afgiftssatser betyder i flere henseender en ændring i forhold til de nu gældende satser.

Loven af 1922 opererer i § 2 med fire forskellige afgiftsklasser (A—D). Af disse omfatter klasse C arv tilfaldet arveladerens bedsteforældre eller deres afkom, der ikke falder ind under afgiftsklasserne A og B, og klasse D fjernere slægtninge samt med arveladeren ubeslægtede.

I forslaget er disse to afgiftsklasser — af hvilken klasse C kun har meget ringe afgiftsmæssig betydning — slået sammen i een afgiftsklasse, forslagets klasse C, og denne classes satser bygger på den gamle klasse Ds satser, idet disse samtidig reguleres hovedsagelig i opadgående retning;