

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden 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.

(Første behandling findes i tidenden sp. 3885; udvalgets betænkning findes i tillæg B. sp. 1041).

Udenfor betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, de stillede ændringsforslag og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under eet.

Ordføreren (Lysholt Hansen): Inden udvalget gik ind i nærmere drøftelse af enkelthederne i lovforslaget, beså man såvel de anlæg, der nu har ligget hen i en årrække, som den i forslaget projekterede linieføring både omkring København og på Lolland. Det sidste sted havde udvalget lejlighed til at drøfte planerne med amtsrådets vejudvalg. Ved de efterfølgende forhandlinger i udvalget er der derefter gennem ministeren indhentet en række oplysninger, der er optrykt som bilag til betænkningen.

Af hensyn til overskueligheden skal jeg dele min beretning fra udvalgsarbejdet i to dele, nemlig for det første anlæggene ved København og for det andet anlæggene på Lolland.

Med hensyn til strækningen fra Brønsholm til Jægersborg har der i udvalget været fuldstændig enighed om at følge ministerens forslag, ligesom et flertal bestående af radikale og socialdemokrater med tilslutning af de konservative medlemmer af udvalget iøvrigt kan følge ministerens forslag om at udføre strækningen fra Jægersborg til Kagsaa som motorvej.

Der har derudover i udvalget været enighed om, at staten måtte beholde de en gang eksproprierede arealer fra Kagsaa og sydpå, så de står til rådighed ved en eventuel senere videreførelse af motorvejen, når og hvis det viser sig, at B₃-vejen ikke i det lange løb vil have tilstrækkelig kapacitet til at tage

den mere gennemgående trafik. Man må her erindre sig for det første, at denne B₃-vej har og får ikke så få tilslutningsveje og krydsninger i niveau, for det andet, at der allerede findes en del randbebyggelse langs med den, og for det tredje, at den går gennem stærkt voksende kvarterer, hvilket vil medføre, at den også vil komme til at bære en stærkt voksende del af lokaltrafikken.

Et mindretal, venstres medlemmer af udvalget, har ment og stiller ændringsforslag om, at strækningen Kagsaa—Jægersborg skal udføres som en vej af samme karakter som den B₃-vej, der allerede er udført fra Kagsaa og sydpå over Herlev og Glostrup. Jeg må på flertallets vegne fraråde denne løsning; der efter det af ministeren oplyste ganske vist kan betyde en øjeblikkelig besparelse på knap 3½ mill. kr., idet udgifterne til en sådan vej er anslået til at ville blive godt 17 mill. kr. mod 20,5 mill. kr. for den foreslåede motorvej. Fra starten vil denne vej imidlertid blive behæftet med de samme skavanker, som jeg netop har nævnt kan forventes for den allerede anlagte B₃-vej som vej for en gennemgående færdsel, og flertallet må derfor anbefale at stemme mod denne løsning, idet det desuden er oplyst overfor udvalget, at det vil koste yderligere 10 mill. kr. senere at skulle ombygge denne vej til en motorvej. Jeg går imidlertid ud fra, at mindretallets ordfører nærmere vil redegøre for mindretallets synspunkter med hensyn til denne strækning.

Vedrørende linieføringen på Lolland indstiller et flertal bestående af radikale og socialdemokrater forslaget til vedtagelse uændret med en henstilling til ministeren om at færdiggøre strækningen Maribo—Rødby Havn samtidig med den øvrige strækning. Et mindretal, venstre og konservative, stiller ændringsforslag om en ændret linieføring på strækningen Saksøbing—Majbølle, men tilslutter sig iøvrigt ministerens forslag.

I stedet for den af ministeren foreslåede indføring af motorvejen i Saksøbing—Guldborgvejen i nærheden af Majbølle foreslår mindretallet, at denne indføring sker betydelig nærmere ved Saksøbing, nemlig dér, hvor Radstedvejen udmunder i Guldborgvejen. Mindretallet mener dog, at staten må beholde de eksproprierede

[Lysholt Hansen.]

arealer, og foreslår samtidig, at der lægges servitut på grundene langs Guldborgvejen med forbud mod bebyggelse, der kan hindre denne vejs senere udbygning i tre vejbaner og med cyklestier.

En deputation af lodsejere og sognerådsformændene fra Radsted og Majbølle kommuner har haft foretræde for udvalget og, som det fremgår af det optrykte aktstykke, fremsat ønsker på linie med det af mindretallet foreslåede, hvorved opnås, at man fortsat kan dyrke de eksproprierede arealer gennem Radsted og Majbølle kommuner.

Når flertallet ikke har kunnet tilslutte sig ændringsforslaget, skyldes det, at flertallet for det første er af den opfattelse, at Guldborgvejen hverken i sin nuværende skikkelse eller udvidet til tre kørebaner vil kunne bære både en forhøjet lokaltrafik og en stærkt voksende gennemgående trafik, og for det andet mener, at besparelsen i henhold til ændringsforslaget er minimal, for det tredje, at en ændret indføring vil kræve nye ekspropriationer fra fire ejendomme, hvorimod der er eksproprieret til den indføring, ministeren foreslår, for det fjerde, at en virkeliggørelse af de foreslåede servitutters bestemmelser vil betyde nye ekspropriationer fra en række ejendomme og huse, der herved vil komme til at ligge lige op ad den stærkt befærdede vej, og endelig for det femte, at to amtsråd efter hinanden har anbefalet den af ministeren foreslåede linieføring.

Med disse ord skal jeg på flertallets vegne anbefale at stemme for forslaget i den foreliggende skikkelse.

Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Frede Nielsen, desværre ikke kan være tilstede på grund af sygdom, vil jeg gerne yderligere have lov til at fremsætte nogle bemærkninger på mit partis vegne.

Jeg kan ikke dele det grundsynspunkt, der kommer til udtryk i mindretallets, specielt i venstres, betænkning, at man ikke i en overskuelig fremtid kan forvente en sådan vækst i trafikken, at veje af den her nævnte karakter bliver nødvendige. Jeg er tværtimod af den opfattelse, at trafikken vil vokse i en sådan grad — og det gælder særlig den gennemgående trafik mellem kontinentet og Skandinavien — at vi ikke

kan få udbygget vort vejnet kraftigt nok, hvis det skal kunne bære denne trafik og samtidig give en blot nogenlunde sikkerhed på vejene.

Vi må derfor også afvise venstres forslag om i stedet for en motorvej at bygge en landevej af B₃-typen fra Lyngbyvej til Kagsaa, idet jeg føler mig overbevist om, at en sådan vej med vejskæringer i niveau for det første meget snart vil vise sig at være utilstrækkelig, for det andet vil medføre så mange ulykker, at vi om få år må til at lave den om til en motorvej, hvilket vil betyde, at vi må bekoste ca. 3 gange så meget, som i dag kan spares. Jeg mener, det vil vise sig at være en direkte fejl disposition, og vi kan derfor ikke stemme for ændringsforslag nr. 2.

Ligeledes mener jeg ud fra mit lokal kendskab til strækningen på Lolland, at den af ministeren foreslåede linieføring under de foreliggende forhold er at foretrække fremfor mindretallets forslag om at føre motorvejen ind på Guldborgvejen i nærheden af Saksøbing. Jeg kan vel se, at man herved kunne bevare noget landbrugsjord under ploven endnu nogle år, men for det første er det en kendsgerning, at der allerede gennem mange år har været eksproprieret jord både til selve vejen og til dens indføring på Guldborgvejen ved Majbølle, og at lodsejerne forlængst har fået udbetalt deres erstatninger og derudover haft den fordel at kunne dyrke jorden så godt som vederlagsfrit i de mange år, for det andet får man ved ministerens forslag ført den gennemgående trafik ind på motorvejen kort efter, at den er kommet over Guldborgbroen, hvorimod en indføring i nærheden af Saksøbing let kan bevirke, at trafikken i stedet for at køre ind på motorvejen fortsætter direkte gennem Saksøbing og dermed også gennem Maribo, hvis smalle gader ikke kan bære trafikken. For det tredje vil den af mindretallet foreslåede indføring gennem Rørbæk kræve nye ekspropriationer fra de tidligere nævnte fire ejendomme, med hvilke der ikke er forhandlet, så lidt som med Rørbæk kommune. For det fjerde vil en udvidelse af Guldborgvejen som forudset af mindretallet bevirke, at man må til at ekspropriere, såvidt jeg har kunnet tælle op ved at køre strækningen igennem, fra op mod 40 husmandshjem og ejendomme, hvilket foruden det

[Lysholt Hansen.]

ubehagelige herved vil bevirke, at disse ejendomme kommer til at ligge lige op mod stærkt befærdet vej, hvorimod vi gennem ministerens forslag får en helt igennem façadeløs vej.

Det, jeg her har nævnt, er for mig vægtige argumenter, der taler for ministerens forslag, men endnu vægtigere er det for mig, at Maribo amtsråd så klart og utvetydigt ved udvalgets direkte forespørgsel på venstres foranledning har afvist mindretallets ændringsforslag og anbefalet ministerens. Jeg mener, at man i sådanne spørgsmål må tage endog vidtgående hensyn til de lokale myndigheder, der udfra deres særlige kendskab til forholdene altid vil afveje de foreliggende argumenter, inden de afgiver deres udtalelse. Da spørgsmålet om linieføringen på Lolland er behandlet først af det tidligere og derefter nu af det nyvalgte amtsråd og denne behandling i begge tilfælde er faldet således ud, at ministerens forslag er blevet tiltrådt med 13 stemmer mod 2, skal jeg på mit partis vegne anbefale at stemme imod ændringsforslag nr. 1.

Med håbet om, at flertallets henstilling til ministeren om samtidig at færdiggøre strækningen Maribo—Rødby Havn må føre til et positivt resultat, skal jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse, idet jeg også udtrykker håbet og ønsket om, at gennemførelsen af disse vejanlæg vil animere tyskerne til snarest at gå i gang med anlæggene fra tysk side, så realisationen af fugleflugtslinien inden for længe må være en realitet.

Anker Lau: Jeg skal tillade mig på mindretallets vegne at anbefale at stemme for de to ændringsforslag, hvoraf det ene, vedrørende motorvejen på Lolland, er stillet af mit parti og det konservative folkeparti, medens det andet, vedrørende vejen vest om København, er stillet af mit parti alene.

Da vi behandlede denne sag første gang, havde de fleste vist egentlig indtryk af, at en Rødby—Femern rute var noget nært forestående, og at man ikke alene herhjemme, men også sydpå var indstillet på, at dette var en rute, der hastede, som skulle gennemføres, og vi har også herhjemme haft kommissioner og udvalg, som længe har arbejdet med sagen. Vi kan alle være enige

om, at vi ønsker denne rute oprettet så snart som muligt — af mange grunde, som jeg nævnte ved første behandling.

I udvalget fik vi, som det fremgår af et af bilagene til betænkningen, den nedslående oplysning, at chefen for det tyske rigsvejevæsen ser så pessimistisk på tingene, at det måske ligger 10—20 år frem i tiden med denne linie.

Fornylig har der på Lolland været afholdt et møde, som er refereret i den danske presse, mellem interesserede parter herhjemme og i Tyskland for at undersøge, hvor langt man var kommet. Der er mig bekendt intet i dette møde, der opfordrer til større optimisme, og det er beklageligt, for vi ønsker denne rute gennemført. Så kommer bagefter det spørgsmål, hvilken trafik den vil fremkalde, og hvorledes man bedst løser dette trafikproblem. Jeg tror ikke, at trafikken vil blive så voldsom nedover vore små øer. Den kan nemlig ikke blive større, end de færger, der sættes ind, kan tage, og det er der grænser for; så man skal næppe gå så vidt som til at bygge autostrada på den lille ø dernede.

Jeg tror ikke på, at vi under vore hjemlige forhold, med vore små afstande, nogensinde i større udstrækning vil kunne få brug for sådanne indretninger, som har så mange ulemper, hvad man vil opdage, efterhånden som man får dem. Man skiller landet i to dele, således at man skal en lang omvej for at komme fra den ene side af vejen til den anden. Endelig synes jeg også, at vi i trange tider skal tage hensyn til, hvad det koster, og selvom det ikke er muligt at fastslå nøjagtigt, hvor meget der spares ved de ændringsforslag, vi har stillet, vil det i alt fald komme til at ligge omkring 25 mill. kr.

Vi har, for at være sikre, forespurgt amtsrådet, om det havde nogen væsentlig indvending at gøre mod den linieføring, som vi foreslår. Det forekommer mig egentlig ikke, at amtsrådets udtalelse indeholder noget egentligt svar på dette, idet man blot siger, at man ikke kan adskille den lokale og den gennemgående trafik. Jeg må dertil sige, at det er der heller ikke noget behov for; vi har ikke en så voldsom trafik dernede i øjeblikket, og hvis vi får det, indeholder vort forslag også en bestemmelse om, at man vil lade staten beholde de arealer, den har, således at der, hvis vi tager fejl, er mulighed

[Anker Lau.]

for senere at bygge den motorvejsstrækning, der her er tale om. Vort forslag giver to muligheder for Lolland, ja, det giver egentlig tre. Hvis trafikken ikke bliver større, end at den nuværende vej kan klare den, så er det i orden. Hvis der skal noget mere til, vil vejen med de servitutter, som vi foreslår, kunne udbygges i samme bredde som i den anden ende, til tre vejbaner, og det vil kunne holde et langt stykke tid. Skulle det vise sig, at udviklingen går helt anderledes, end vi mener, ja, så har vi endelig den tredje mulighed, at bygge motorvejen, når vi engang skal have den. Hvis vi i dag skulle have truffet afgørelse om motorvejen, så tvivler jeg alligevel på, at man ville have valgt den udvej, som nu er nødvendig, fordi en del af strækningen faktisk er udbygget. Dette må medføre, at man i alle tilfælde ikke skal bygge motorvejen på de små øer dernede længere, end det er nødvendigt, med andre ord: hvor forarbejder er gjort i så stor udstrækning, at en anden løsning ikke er mulig. Det tror vi vil være rigtigt.

Endelig er der spørgsmålet om vejen vest om København. Her har man ment, at den lille strækning fra Lyngbyvej ned til Kagsbro absolut skal være motorvej. Vi anerkender, at det, der var tale om, dengang man havde kommissionen, at lave en skæring med Lyngbyvej i niveau med rundkørslen, duer ikke mere. Vi er enige i, at flere rundkørsler på Lyngbyvejen kan vi ikke have. Vi foreslår, at man fører motorvejen ind på Lyngbyvejen og over på den anden side, og dér skal så B₃-vejen begynde og føres til Roskildevvej. Jeg har ikke kunnet finde nogen motivering, hvorfor den ende af B₃-vejen absolut skal være motorvej. Den har ganske samme karakter, den skal tage ganske samme trafik som den anden ende. Derfor stiller vi altså vort forslag, som også vil betyde en væsentlig besparelse.

Det er jo således, at den allerstørste del af trafikken fra Sverige og sydpå går over København. Det er i alt fald begrænset, hvor mange der kører uden om København.

En meget stor del af trafikanterne vil nu engang gøre ophold i København. Jeg tror ikke på, at man kan forudse en trafik uden om København af et sådant omfang, at den vej, som er bygget som B₃-vej, ikke skulle kunne klare det. Når vi ser, hvad Roskildevvej har kunnet tage af trafik og tager den dag i dag, må vi sige, at det vil være længe, inden vi når så vidt for en vej uden om København. Jeg ved, at den højtærede minister lægger vægt på, at man skal være forudseende. Det skal man naturligvis være, men man kan jo også være så forudseende, at man kommer til at ligge med nogle vejstrækninger, som har kostet en masse penge, men som der ikke er så forfærdelig stor brug for. Hvis man havde haft mulighed for at være forudseende, dengang vi begyndte, tror jeg ikke, man havde lavet disse motorveje, som man nu må gøre færdige, som forholdene ligger.

Man må også tage hensyn til hele stillingen på den anden side af Østersøen, hvor man ikke er kommet ret langt med det hele, hvor det hele fortøner sig ud i fremtiden. Så længe man dér ikke er kommet længere, vil jeg nok se, hvem der skal bruge disse motorveje nede på Lolland, for så stor trafik, at vi skal have motorveje til dækning af det lokale behov, bliver der ikke. Jeg synes, man skal være forsigtig med at bruge flere penge og mere arbejdskraft end højst nødvendigt til en opgave, hvis videreførelse på den anden side af Østersøen ikke er sikret. Jeg vil endda gå så vidt, at jeg vil synes, man heller ikke burde udbygge vejen fra Maribo til Rødby som motorvej — der er nogle få kilometer dér — medmindre man er sikker på, at den kan føres videre på den anden side ved Femern. Derfor vil jeg gerne spørge, hvornår den højtærede minister har tænkt sig at påbegynde dette arbejde, om det er hans hensigt uden hensyn til de fremskridt, der gøres på den anden side Østersøen, at sætte dette motorvejsbyggeri i gang. Jeg synes, det vil være af væsentlig betydning at få dette at vide, for ellers risikerer vi at få denne gennemgående motor-

[Anker Lau.]

vej ned til Rødby og ikke videre, og det synes jeg ikke vil tjene noget fornuftigt formål.

Mit parti og tildels også det konservative parti har ment, at man burde gå noget forsigtigt frem med disse motorvejsproblemer, så længe man ikke aner noget som helst om fremtiden, og jeg skal med disse ord anbefale, at man stemmer for de to ændringsforslag, som vi har stillet i betænkningen.

Foss: Der eksisterer en betydelig usikkerhed med hensyn til, hvor stærkt udviklingen vil gå her i landet med motortrafikken, og det kan man også have forskellige meninger om. I modsætning til det ærede medlem hr. Anker Lau er jeg tilbøjelig til at mene, at vi kan forvente en meget hurtig og stærk udvikling af trafikken, og at det derfor vil være rimeligt, at man garderer sig i tide, særlig på områder, hvor der kan være tale om en udvidelse af bebyggelsen; og dette gælder specielt den forbindelse, der er tale om her mellem B₃-vejen og Hørsholm-vejen. Her ligger et område, hvor vi utvivlsomt er nødt til at regne med en kommende motorvej. Nu mente det ærede medlem hr. Anker Lau, at motorveje var der ikke brug for her i landet. Jeg er tilbøjelig til at tro, at vi i en ikke særlig fjern fremtid får brug for motorveje også her i landet. Derfor har vi fra det konservative folkeparti tilsluttet os ministerens forslag om, at der bygges en motorvej på denne strækning, hvor der utvivlsomt vil ske en stærk udvidelse af bebyggelsen, og hvor man kan risikere senere at få vanskeligheder, når man skal gå til den endelige udbygning af vejen.

Anderledes stiller det sig med det forslag, der drejer sig om den nye vejstrækning nord for Saksøbing. Her mener vi, at der vel kan være tid til at se det lidt an, og vi har derfor sluttet os til venstres forslag. Her er heller ikke tale om så store differencer i omkostninger som ved den nordlige vej, hvor der vel kan spares nogle penge nu, men hvor hele anlægget vil blive væsentlig dyrere, hvis man senere skal udbygge en motorvej i en ikke altfor fjern fremtid.

Jeg har kun et enkelt spørgsmål endnu. Jeg tillod mig at rejse det ved første behandling af dette lovforslag; jeg havde håbet på, at jeg ved en eller anden lejlighed

skulle kunne få en udtalelse fra justitsministeren om B₃ som hovedvej. Vi har ikke drøftet dette i udvalget; det er ikke en sag, som direkte vedrører denne lov, men på den anden side, når nu B₃ skal benyttes og allerede benyttes, som den bliver, så vil der være god anledning til at give den hovedvejsbetegnelsen. Jeg skal ikke her uddybe dette nærmere; der er adskillige andre af vore veje her i landet, hvor man kører, som om det var hovedveje, og hvor man faktisk ikke har ret til at køre med de hastigheder og på den måde, man kører på på disse veje. Jeg mener i det hele taget, at der tiltrænges en ændring i vore regler og bestemmelser for kørslen, men her er altså en aktual anledning til at spørge, om man nu ikke, når man gennemfører dette lovforslag, kunne benytte lejligheden til at gøre i hvert tilfælde B₃ til en hovedvej, og hvis justitsministeren ville være så venlig at give os et par ord med om dette, vil det interessere mig særdeles.

Jeg kan altså på mit partis vegne anbefale, at man gennemfører ministerens forslag, for så vidt angår vejen i omegnen af København, men at man følger venstres forslag, når det gælder motorvejen på Lolland.

Svend Jørgensen: Efter at udvalget nu har indhentet en udtalelse fra Maribo amtsråd om udbygning af motorvejen Saksøbing—Majbølle som bestemt efter overenskomsten, er sagen for så vidt klar nok. Med 13 stemmer mod 2 vedtog amtsrådet den af den højtærede minister foreslåede linieføring for hovedvej 7 øst for Saksøbing til Majbølle, hvor den tilsluttes den nuværende Guldbørgevej. Amtsrådet har her truffet en beslutning, som er i overensstemmelse med langt den overvejende del af den lollandske befolkning, hvis tankesæt jeg kender temmelig nøje. Den ræsonnerer nemlig som så: nu har vi engang ved skæbnens ugunst fået den omtalte motorvej fra Rødby Havn til Saksøbing, og der er udført så meget arbejde på den, at det ikke kan betale sig at sløjfe den, nu vil vi også have gavn af den; lad os få den færdigbygget; i hvert fald for een banes vedkommende, og før så den rent ud sagt livsfarlige trafik gennem Maribos og Saksøbing's snævre gader uden om disse byer; lad os få skilt den langtgående trafik fra den lokale trafik som af amts-

[Svend Jørgensen.]

rådet foreslået. Ja, det er det centrale i spørgsmålet, for mig i hvert fald at se. For at vi kan nå det, er det nødvendigt, at vi får den af den højtærede minister nu foreslåede linieføring. Lad os ikke glemme, at det er en motorvej, vi bygger, således som et af udvalgets medlemmer udtrykte sig i udvalget. Nej, det skal vi ikke glemme, og der er nu engang forskel på, om vi skaber en motorvej gennem en så godt som ubebygget egn, en vej, der tilmed for en stor del fører gennem skov, eller om vi fører trafikken, såvel den langtgående som den lokale, ad en vej, hvor 38 huse ligger lige ud til kørebanen, og hvor børn er en stadig fare for trafikken, som tror sig sikker, fordi den har indtryk af at køre på en motorvej.

Ja, men, siger så planens modstandere, Rødby—Femern ruten er jo ikke kommet endnu, og det vil måske vare 10—20 år, som det ærede medlem hr. Anker Lau anførte, inden den bliver til virkelighed. At Rødby—Femern ruten kommer, er der for mig ikke spor af tvivl om, ellers havde tanken været død for lang tid siden, men den har været holdt i live fra dansk side siden 1752, da generalpostamtet første gang foreslog den oprettet, og indtil den dag i dag. Men selv om fugleflugtslinien altså endnu ikke er blevet til virkelighed, vil der dog være grund til at færdiggøre motorvejen også på strækningen Sakskøbing—Majbølle, dels for at den kan være parat, når linien engang kommer, og dels for at få skilt den langtgående trafik fra den rent lokale. Lolland-Falster har nu så mange biler, at hvert sekstende menneske dernede har bil, og efter at Storstrømsbroen er bygget, kommer fremmede biler til i stort tal. Hvis man tror, at man fortsat kan afvikle denne trafik ad den gamle landevej, tager man meget fejl. Længe nok har vi set færdslen trække sine blodige spor ad disse veje, og selvom det skærer enhver lollænder i hjertet at se 35 ha agerjord forvandlet til motorvej, ser vi hellere det, end vi ser de nuværende tilstande fortsat, når vi har en motorvej liggende halvt færdig på tiende år. Jeg henstiller nu til den højtærede minister, at arbejdet genoptages, såsnart det er muligt. Formanden for Maribo amtsråds vejudvalg, ministerens partifælle, har givet udtryk for det samme.

Lad mig tilsidst tilføje, at ud fra det, jeg her har sagt, er det min opfattelse, at arbejdet ikke skal påbegyndes — eller sluttes, om man vil — ved Maribo, men at strækningen Rødby Havn—Maribo i overensstemmelse med folketingsudvalgets flertals henstilling bør gøres færdig samtidig med strækningen Maribo—Sakskøbing.

Med disse ord skal jeg anbefale den højtærede ministers forslag såvel med hensyn til motorvejen vest om København, som hvad angår motorvejen på Lolland, og jeg anbefaler at stemme imod de dels af venstre og konservative og dels af venstre alene stillede ændringsforslag.

Alfred Jensen: Da dette lovforslag var til første behandling, udtrykte jeg min tilfredshed med, at der blev foreslået en ændring i de famøse love, der blev vedtaget under besættelsen; men jeg gav samtidig udtryk for, at det forekom mig, at der var vejforbedringer og omlægninger af veje, der var mere nødvendige, mere påtrængende, end omlægning og forbedring af vejnettet på Lolland. Jeg kan ikke se, om man i udvalget har drøftet disse spørgsmål, men jeg kan se, at man fra flertallets side indstiller lovforslaget til vedtagelse i den skikkelse, hvori ministeren har fremsat det.

Jeg kunne gøre en del færdselsbetragtninger gældende på lignende måde som tidligere ordførere; men jeg tror, at jeg allerede ved første behandling tydeligt har givet udtryk for, at den vejomlægning, som er foreslået i dette lovforslag, mener mit parti det ikke nødvendigt at gå ind for. Vi har den opfattelse, at trafikken her i Danmark må kunne afvikles uden anlæg af autostræder. Det er rigtigt, at der vil opstå en stort problem med de mange biler, men det klares jo ikke med anlæg af motorveje; jeg tror, man må tage fat på helt andre sider af denne sag, hvis det skal løses på en for befolkningen tilfredsstillende måde. Man har i udvalget ment, at de lempelser, der her blev foreslået, var af en sådan karakter, at man kunne gå ind for de arbejder, der altså bliver resultatet af lovforslaget. Under disse omstændigheder må jeg anbefale at stemme for det ændringsforslag, mindretallet stiller under nr. 1; det dækker de synspunkter, jeg og mit parti har gjort

[Alfred Jensen.]

gældende, og det vil altså sige, at vi stemmer sammen med venstre og de konservative for, at man ikke gennemfører den store vej-omlægning, men den kortere og billigere. Jeg kan endvidere i overensstemmelse med de synspunkter, jeg gjorde gældende ved første behandling, anbefale, at man stemmer for ændringsforslag nr. 2, stillet af partiet venstre. Jeg skal ikke bruge flere ord for at motivere vor stilling nu ved anden behandling; hvad jeg har sagt her, må være tilstrækkeligt, når det sammenholdes med, hvad jeg sagde ved lovforslagets første behandling.

Tholstrup: Jeg har desværre ikke haft lejlighed til at følge forhandlingerne i udvalget, men så meget mere til at studere forholdene ude på vejene, og jeg er enig med det ærede medlem hr. Lysholt Hansen i, at det er af stor trafikmæssig betydning at få vejene godt udbygget. Kunne vi blot få regeringspartiet til at indse, at det samme gælder køretøjerne, der skal køre på vejene, kunne vi blot få den samme friske og moderne opfattelse med hensyn til dem, ville der være mindre konservatisme i regeringen, end der er, og det ville være til stor nytte for trafikken. Vi må imidlertid være glade for de lyspunkter, der er i regeringens lovforslag, og tager med glæde imod det, der foreslås her.

De to ændringsforslag, der er stillet af henholdsvis venstre og venstre-konservative, kan vi ikke stemme for. Når det ærede medlem hr. Anker Lau taler om, at der kan spares 5 eller måske 7 mill. kr., vil jeg dertil sige, at der jo kun er tale om en udskydelse af betalingen; den kommer senere. Det ærede medlem sagde også, at man var klar over, at hvis man tog fejl, ville man senere komme til at betale mere, end hvis man tager det i første omgang. Nu er forholdet jo det, at det ændringsforslag, som kun har venstres støtte, drejer sig om et område, hvor der er en stærkt stigende trafik, og her er der ikke tvivl om, at der bliver brug for bedre vejforbindelser, end der er i dag, og at følge forslaget betyder en række ekspropriationer, hvor man nu har lagt vejen tilrette således, at det kun er arbejdet, der skal udføres.

Derimod ligger det noget anderledes med hensyn til det ændringsforslag, som også har fået de konservatives støtte. Der er det måske knap så påkrævet, og det er sikkert rigtigt, som det er sagt af visse ordførere, at her kan man ikke regne med nogen stærk stigning i trafikken. Her ligger det imidlertid sådan, at store forberedelser er foretaget, og derfor kan man gå med til det, men det er jo ikke sikkert, man ville have lavet det fra begyndelsen på den måde, hvis man havde stået frit, hvad man altså ikke gør, når man står med disse halvfærdige anlæg.

De 5—7 mill. kr. er jo småpenge ved siden af det, som venstre går så stærkt ind for med hensyn til den farvede benzin, et beløb, der ligger 4—5 gange så højt, og som man smider lige ud ad vinduet; man får overhovedet ikke noget for det. Her får man dog nogle veje for pengene, og så er der den forskel, at de 30 mill. kr., man smider ud ad vinduet, skal efterfølges af endnu flere penge, hvis man opretholder denne lov om den farvede benzin, der nu måske bliver vedtaget en af de nærmeste dage, hvis ikke partiet venstre bliver klogere, for så ved vi jo, at de socialdemokratiske folketingsmænd med glæde afstår fra at stemme derfor. Men et løfte skal jo holdes.

Vi har set et lærerigt eksempel på, hvorledes man ofte kommer for sent herhjemme med vejudbygning, nemlig Køgevejen. Nu har det ærede medlem hr. Tesdorpf og jeg prøvet at påvirke de skiftende trafikministre for at få lavet to ekstra vejbaner på den nuværende vej. Pladsen er der; der er vejgrøfterne; de skal blot fyldes ud, og så tæppebelægning derpå — så har man fire vejbaner, det er meget enkelt. Men det ville man altså ikke gå med til, fordi man jonglerede med tanken om at lave en helt ny motorvej 1 km inde i landet. Vi har sagt: ja, men den dag kommer, da der er brug for begge veje. Og hvad ser vi så, da forhandlingerne finder sted med amtsrådet her forleden? Jo, så vedtager man både at anlægge den nye vej til 30 mill. kr. 1 km inde i landet og at udvide den bestående vej. Man kunne altså lige så godt have fulgt det ærede medlem hr. Tesdorpf og mine ønsker, dengang de blev

[Tholstrup.]

fremSAT her første gang for 3—4 år siden. Derfor må man slå fast, at vejudbygningen herhjemme følger ikke med tiden.

Jeg vil derfor meget tilslutte mig det ærede medlem hr. Foss' udtalelse om, at man i den kommende tid ved byplanlægning og byggeri tager mere hensyn til kommende veje, og jeg må tilføje, at det er kedeligt at se den omsiggribende lyst til at bygge ud til vejfaçaderne, som i dag gør sig gældende.

Endelig vil jeg gerne komme med en kommentar til det ærede medlem hr. Foss' udtalelse om B₃ som hovedvej: at vi skal frem til at lade alle stærkt trafikerede veje automatisk ophøje til hovedveje, men det behøver ikke at være med skilteopsætning, blot dette, at stærkt trafikerede, gennemgående veje nyder en førsteprioritet, således at al trafik, der kommer ind derpå, må vige for den gennemgående trafik.

Gideon: Hvad angår den del af lovforslaget, der vedrører omkørselsvejen vest om København, kan jeg ganske henholde mig til de udtalelser, der blev fremsat af mit partis ordfører (Anker Lau). Derimod har jeg ønsket at gøre nogle bemærkninger til den anden del af lovforslaget, den, der omhandler motorvejen på Lolland.

Som det allerede er fremhævet af forskellige ærede talere, er vi fra venstres side indforstået med færdiggørelsen af strækningen fra vest for Maribo til øst for Saks-købing, dels fordi alle jordarbejder her er udført, således at der kun mangler overfladebehandling og nogle viadukter, dels fordi det er påkrævet at få etableret en omkørselsvej udenom de to købstæder Saks-købing og Maribo, idet det må erkendes, at trafikken gennem disse er meget vanskelig.

Når jeg — og det samme gælder forsåvidt også mit parti — har vendt mig imod den del af lovforslaget, der går ud på at fortsætte udbygningen af motorvejen fra Saks-købing de ca. 10 km mod øst hen til Majbølle, er grunden hertil ikke, at jeg er modstander af gennemførelsen af den såkaldte fugleflugtslinie, tværtimod kan jeg godt se betydningen af og fordelene ved gennemførelsen af en kontinental forbin-

delse over Rødby Havn til Femern; det er den mest direkte vej med den korteste overfartstid. Også jeg er tilhænger af, at en sådan forbindelse etableres og etableres så hurtigt, som det overhovedet lader sig gøre.

Uanset denne min indstilling overfor problemet har jeg imidlertid lidt vanskeligt ved at kunne få øje på en tilstrækkelig vægtig begrundelse for at foretage den foreslåede yderligere udbygning af motorvejen, i hvert fald på nuværende tidspunkt. For det første føler jeg mig slet ikke overbevist om, at gennemførelsen af fugleflugtslinien vil medføre en sådan belastning af vejtrafikken, at den ikke kan afvikles ad den fortrinlige vej fra Guldborg til Saks-købing, og viser det sig, at trafikken kan afvikles ad den vej, så forekommer det mig ganske urimeligt nu at beslaglægge 35—40 ha af den bedste landbrugsjord, vi har herhjemme, til anlæg af en autostrada, der løber ganske parallelt med den nuværende gode vejforbindelse. Dertil kommer yderligere, at jeg af et referat af Maribo amtsråds møde onsdag den 26. maj har set, at amtmanden har oplyst, at han har forhandlet med ministeriet om en udvidelse af den resterende del af Guldborgvejen helt ind til Saks-købing, specielt med henblik på at forsyne den med cyklestier, og at ministeriet har lovet at stille sig velvilligt heroverfor.

Det vil altså sige, at den nuværende vej, uanset at man gennemfører den foreslåede autostrada, skal udbygges, således at den kan aftage yderligere trafik. Jeg vil gerne spørge den højtærede trafikminister, hvor langt man i det hele taget er kommet med disse forhandlinger om udbygningen af den allerede bestående vej.

Når jeg ikke føler mig overbevist om nødvendigheden af en aflastning, beror det på, at jeg ser således på udviklingen, at, om jeg så må sige, kongevejen til det sydvestlige udland, til Vesttyskland, Holland, Belgien og Frankrig, stadig vil gå over Store-Bælt. Skal man endelig sydpå, kan man benytte den rute, vi har nu, Gedser—Grossenbrode, såfremt man stadig vil opretholde den, også efter at fugleflugtslinien er gennemført. Og kommer vi igen ind i stabile forhold i Europa og der, hvad vi alle ønsker må ske, finder en genforening sted af de to Tysklande, vil der yderligere

[Gideon.]

komme overfartsstederne Gedser—Warnemünde og Trelleborg—Sassnitz til, og der er for mig ingen tvivl om, at de vil tage en meget væsentlig del af den trafik, som går til Mellem- og Sydeuropa. Derfor føler jeg mig ikke overbevist om nødvendigheden af for Lollands vedkommende at lave en omkørselsvej længere, end hvor det forberedende skridt allerede er sket.

Men endelig og navnlig må forudsætningen for en videre udbygning være den, at man fra tysk side er indstillet på at foretage de arbejder i Tyskland, som er fornødne til liniens gennemførelse. Hertil kræves anlæg af en bro eller en tunnel eller eventuelt anlæg af en dæmning over Femernsund og en vej over Femern og endelig udbygning af en havn. Intet af dette er besluttet fra tysk side.

Udvalget har forsøgt at få oplysning om, hvor langt man er kommet fra tysk side med hensyn til forberedelserne til arbejdet der, og jeg tror ikke, jeg går nogen for nær ved at sige, at det jo ikke er synderlig fyldige oplysninger, man har fået — man har vel ikke kunnet give dem fyldigere. Men det fremgår deraf, at det er meget lidt, der er foretaget, og at det, der skal udføres dernede, i hvert tilfælde ligger i den sidste linie, og at det vil vare omtrent 20 år, før der bliver gjort noget, som det er udtalt i en artikel af chefen for det tyske rigsvejvæsen, Dr. Ilsemann. Allerede på grund af disse oplysninger forekommer det mig betænkeligt herhjemme at gå længere end til fuldførelsen af det allerede påbegyndte arbejde.

Men nu foreligger der nye oplysninger — og det er i og for sig særlig dem, der har kaldt mig frem — som tyder på, at det stiller sig overmåde tvivlsomt, om man fra tysk side overhovedet er indstillet på at arbejde videre med fugleflugtslinien. Jeg tænker her på de oplysninger, der foreligger fra et dansk-tysk trafikmøde, der er blevet afholdt i Maribo onsdag den 25. maj og torsdag den 26. maj, og det forbavser mig, at de ærede ordførere for socialdemokratiet og for det radikale venstre ikke har fundet anledning til at komme ind på dette. For helt uvæsentligt er det dog ikke, hvorledes man stiller sig fra tysk side.

I dette møde deltog fra tysk side godt en halv snes repræsentanter, fremtrædende

politikere og embedsmænd fra Kiel og Oldenburg. Meget betegnende var repræsentanten for det tyske rigsvejvæsen, der også skulle have været tilstede, i sidste øjeblik blevet forhindret, og i stedet for ham udtalte ordføreren for det tyske selskab, Landrat, Dr. Rohwedder, Oldenburg — jeg udbeder mig formandens tilladelse til nogle ganske få citater af et referat i „Lollands Tidende“ for 28. maj —:

„Denne sammenkomst og besøget på motorvejen har vist os tyskere, hvor langt man i Danmark er nået med fugleflugtslinien, og vi er os bevidst, at der skal gøres et arbejde, for at vi kan „trække med“. Vanskelighederne er store, idet hverken Holsten eller den vesttyske forbundsrepublik har penge. Der er så mange trængsler hos os, og vi mangler penge til at bygge veje og broer.“

Det går øjensynligt lidt lettere herhjemme, end det går dernede.

Og videre hedder det:

„Løvrigt fandt Dr. Rohwedder, at overfarten mellem Gedser og Grossenbrode udfylder sin mission. Det er en hurtig overfart, og den stærke stigning i trafikken viser, at den også er populær. Selvom der bliver lavet en rute Rødby—Femern, ville Gedser—Grossenbrode stadig have sin betydning, mente Dr. Rohwedder.“

Det synes at fremgå af dette, at der fra tysk side øjensynligt ikke er foretaget meget dernede endnu. Og hvad mere er, det ser ud til, at det ikke alene er et spørgsmål om 15—20—25 år, forinden man tager fat, men at det ikke engang endnu er afgjort, om man i det hele taget fra tysk side vil skride til gennemførelse af de bro-, vej- og havnearbejder, som er fornødne til gennemførelse af linien. Jeg vil antage, at de oplysninger, der er fremkommet gennem dette møde, har gjort et vist indtryk på den højtærede trafikminister, det vil jeg dog gå ud fra, for det har sin store betydning at vide, om denne autostrada skal ende i Rødby Havn eller den skal fortsætte ovre på den anden kyst, og dette sidste foreligger der øjensynligt ikke fra tysk side nogen stillingtagen til.

Derfor mener jeg, at vi under udvalgsbehandlingen mellem anden og tredje behandling nærmere må drøfte — jeg går ud fra, at

[Gideon.]

ministeren er enig heri — disse nye momenter, som er kommet ind i billedet, og vi kan da eventuelt få nye oplysninger i forbindelse med disse nye momenter.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg vil begynde med at takke udvalgets forskellige flertal for indstillingen. Der er jo lidt nuancer i det, idet venstre og konservative er fælles om et ændringsforslag angående Lolland, medens venstre er ene om et ændringsforslag angående vejene inde ved København.

Før jeg omtaler ændringsforslagene, vil jeg gerne gøre nogle bemærkninger til de ærede ordførere.

Jeg har bemærket mig, at der i betænkningen er en henstilling om at gøre vejen færdig også fra Maribo til Rødby. Det vil være vanskeligt på stående fod at tage stilling til, om det kan ske i samme tempo, men efter selve lovforslaget er det jo meningen, at man, hvis fugleflugtsliniens gennemførelse eller andre ting bevirker, at trafikken stiger stærkt, vil udbygge denne del af vejen. Jeg er imidlertid villig til at se villigt på det, eftersom udviklingen skrider frem.

Det ærede medlem hr. Anker Lau nævnte en udtalelse, som chefen for det tyske vejvæsen var kommet med, og som gik ud på, at man ikke troede på fugleflugtslinien eller rettere sagt ikke troede på, at vejene på den anden side, i Tyskland, kunne udbygges de første 20 år. Jeg skal selvfølgelig ikke bestride, at en sådan udtalelse er fremført af chefen, men der kan jo være delte meninger om, hvilken vægt man skal tillægge den i denne forbindelse. Fugleflugtslinien er jo ikke alene vejene i Tyskland. Hvad angår de oplysninger, jeg har om de forhandlinger, der er ført med repræsentanter for de tyske og de danske jernbaner, må jeg gentage, hvad jeg har sagt i udvalget, at det er mit indtryk, at de er meget positive.

Det ærede medlem spurgte endvidere, om det var min mening at sætte arbejdet i gang omgående, såsnart loven er vedtaget. Der må jeg også gentage, hvad jeg har sagt, at det er det selvfølgelig ikke. Det er meningen, at denne lov skal skabe muligheder for, at vi kan sætte arbejdet i gang, efterhånden som trafikken kræver det. Det kunne vi jo

ikke, sålænge vi ikke havde denne lov; da var vi henvist til at udbygge motorvejen i henhold til loven af 1941.

Det ærede medlem hr. Foss stillede et spørgsmål til justitsministeren. Jeg skal på justitsministerens vegne svare, at det er meningen, at hele spørgsmålet om revision af motorvejsordningen skal tages op, og da vil det af det ærede medlem nævnte spørgsmål selvfølgelig blive taget med ind i overvejelserne.

Det ærede medlem hr. Gideon rettede det direkte spørgsmål til mig, om det var rigtigt, at repræsentanter for Maribo amtsråd har forhandlet med mig fornylig om anlæg af cyklestier langs med landevejen fra Guldborg til Saksøbing. Det er rigtigt, at vi har talt om det, men jeg vil nødig have, at man skal have den opfattelse, at mødet var kommet i stand for at tale om disse cyklestier. Det faktiske forhold er, at man har givet tilsagn om vejfondstilsbud til en strækning af Guldborgvejen, og da dette lovforslag stod foran sin behandling i folketinget, spurgte man, idet arbejdet, som der var givet tilsbud til, ikke var påbegyndt endnu, om det så var rigtigt at fastholde denne linieføring og denne udvidelse, eller om det ikke ville være rigtigere at foretage en ændring og så bruge noget af beløbet til at føre cyklestierne længere ned. Det er på den basis, der er forhandlet.

Det ærede medlem omtalte også et møde, der har været holdt i Maribo, og jeg forstod på det ærede medlem, at han udlagde resultatet af dette møde på den måde, at nu ville man overhovedet ikke kunne regne med, at fugleflugtslinien nogensinde blev gennemført. Jeg må sige, at jeg kender ikke noget til resultatet af Maribomødet, jeg ved dårligt nok, at det er afholdt. Jeg har siden fået at vide, at det havde en noget privat karakter, og der siges jo så meget, når man kommer sammen og taler om problemerne. Såvidt jeg ved, var de forhandlinger, der blev ført, ikke officielle.

Jeg skal derefter gøre nogle enkelte bemærkninger om ændringsforslagene.

Venstres og det konservative folkepartis udvalgsmedlemmer har stillet et ændringsforslag til § 1 vedrørende motorvejsstrækningen på Lolland. Ændringsforslaget går ud på, at motorvejen, som forudsat i lovforslaget og tiltrådt af flertallet, fortsættes

[Ministeren for offentlige arbejder.]

til ca. 1 km vest for Majbølle, men afkortes yderligere, således at den forbindes med landevejen Saks København—Guldborg ved at føres sydøst om Saks København og sættes i forbindelse med nævnte landevej umiddelbart ved Radstedvejens udmunding tæt nord for Saks København.

Jeg vil sige med det samme, at jeg må fraråde, at dette ændringsforslag vedtages. Som allerede fremhævet ved min fremsættelse af lovforslaget tilsigter dette, at der tilvejebringes en løsning, som i videst muligt omfang udnytter de kapitaler, der allerede er investeret i anlæggene, og som, denne allerede skete kapitalinvestering taget i betragtning, bedst imødekommer de krav, som færdslen kan tænkes at stille til vejforbindelserne. Jeg tror ikke, man skal vælge den linieføring snævert om Saks København, som mindretallet har foreslået. Hvis det drejede sig om en omkørselsvej, der kun skulle bygges som almindelig landevej, var standpunktet måske forståeligt, men hvis der bliver en virkelig international gennemgående trafik over Rødby—Femern, vil det være meget utilfredsstillende at være bundet til at fortsætte udbygningen af en vej til at bære en sådan trafik, som der her bliver tale om. Jeg kan naturligvis ikke, så lidt som andre, spå med nogen sikkerhed om intensiteten af den trafik, der i de nærmeste år vil befare de vejstrækninger, der her er tale om, men det forekommer mig, at man, hvis ændringsforslaget vedtages, vil forpasse en gunstig lejlighed til på et vigtigt punkt at bringe vejforbindelserne her op til den standard, som en kontinentalforbinding over Rødby—Femern, som vi jo alle håber på vil blive en realitet indenfor en overskuelig fremtid, vil kræve.

Jeg er enig med de ærede forslagsstillere i, at et sådant forslag ikke bør afgøres uden rimelig hensyntagen til berettigede lokale interesser, og derfor havde ministeriet også forud for lovforslagets udarbejdelse forhandlet med og opnået enighed med Maribo amtsråd. Nu har det nyvalgte amtsråd på foranledning af udvalget fået lejlighed til påny at tage stilling til sagen, og amtsrådet har med 13 stemmer imod 2 — ganske samme stemmetal som ved forrige behandling — fastholdt de synspunkter, som amtsrådet og ministeriet tidligere var enige om.

Amtsrådet har naturligvis været fuldtud klar over de ønsker, der er fremkommet fra de kommuner, hvis jord gennemskæres af vejlinien, men der er også et hensyn at tage til lodsejerne i nabokommunen. Det er, ligesom man ved den indstilling overfor den nye linie har glemt, at det var i den anden kommune, ekspropriationerne skulle foretages. I hvert fald har amtsrådet altså alligevel ment, at den linie, som der tidligere var opnået enighed om, var den rigtige. Jeg har derfor lidt svært ved at acceptere, at der her skulle være tale om unødvendige indgreb overfor den lokale landbefolkning. Det synes jeg derimod snarere der kunne blive tale om, hvis man nu bygger den foreslåede vej snævert om Saks København og så samtidig forudser den mulighed, at man senere alligevel må bygge i motorvejslinien. Og det er dog det, mindretallet gør, når det foreslår, at de oprindeligt eksproprierede arealer bibeholdes på statens hånd. Ellers er der jo ingen mening deri. Ja, det var, hvad jeg ville sige om det ændringsforslag.

Det andet ændringsforslag til § 1 vedrører motorvejen vest om København.

Ændringsforslaget, der er stillet alene af partiet venstres medlemmer af udvalget, går ud på, at man fra motorvejens underføring under Lyngbyvej og til Kagsaa i stedet for at anlægge en motorvej udbygger strækningen som en landevej af den såkaldte B₃-type, dog at vejskæringerne, hvor forholdene gør det nødvendigt, kan ske ude af niveau.

Jeg må også fraråde vedtagelsen af dette ændringsforslag. Jeg kan ikke se, at det er velmotiveret, når det drejer sig om en strækning, hvor arealerhvervelserne m. v. gør det muligt at udbygge motorvejen som sådan, at foretage udbygning til en ringere standard, når den besparelse, som maksimalt kan påregnes, sammenlignet med de beløb, der iøvrigt medgår til anlægget af Hørsholmvejen og motorvejen, er af yderst beskeden størrelse.

Jeg ser nu, at det ærede mindretal endog vil give ministeren tilladelse til at lade vigtige vejskæringer foregå ude af niveau; det strider lidt mod den anden opfattelse. Jeg vil her gerne indskyde, at dette at bringe vejkryds ud af niveau ikke er noget, som kun sker ved motorveje. Det er noget, som de kommunale råd nu gør ved andre

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vigtige landeveje. Jeg kan f. eks. nævne udfletningerne ved Roskilde omkørselsvej og krydsningen mellem Ribe landevej og Haderslev omkørselsvej. Og jeg kan også anføre, at i den anden ende af den vejforbindelse, vi her diskuterer, nemlig ved tilslutningen mellem ringvej B₃ og Køgevej, er Københavns amtsråd ved at bygge en niveaufri udfletning. Jeg ville tro, at de erfaringer, man har med rundkørsler, f. eks. rundkørslen mellem Lyngbyvej og Tuborgvej, ikke netop virker som anbefaling af den form for udfletning af krydsende trafik. Når man kommer på den strækning i myldretiden, ser man, at der er ikke een, men to betjente til at lede færdslen i rundkørslen, så det vil formentlig ikke være klogt at gentage det.

Der bliver alt i alt forholdsvis ringe forskel mellem mit forslag og ændringsforslaget, men ændringsforslagets vedtagelse vil medføre dels en noget ringere vej, der vil blive dyrere at vedligeholde, dels at man ikke uden betydelige udgifter kan opnå den fordel, som lovforslaget og flertallets indstilling muliggør, nemlig, når tiden dertil måtte være inde, at forbinde strækningen fra Lyngbyvej til Kagsaa med strækningen fra Kagsaa til Brøndbyvester, således at man på hele strækningen Hørsholmvejen—ringmotorvejen har til rådighed en motorvej af den standard, som måtte kræves, hvis den prognose, man har opstillet for trafikens udvikling i den kommende menneskealder, viser sig at være rigtig.

Jeg må anbefale at stemme imod ændringsforslagene.

Anker Lau: Jeg skal ikke forlænge debatten ret meget. Jeg kan ikke undre mig over, at den højtærede minister har indtaget den samme stilling her som i udvalget. Jeg havde ikke ventet, at det ved denne lejlighed skulle lykkes os at overbevise ministeren om, at vort forslag er det rigtige; men det forekommer mig alligevel, at vi har taget så meget hensyn, at både det, Maribo

amtsråd mener er rigtigt, og det, vi mener er rigtigt, må kunne gennemføres, og så må tiden afgøre, hvad der virkelig er det rigtige. Jeg synes i og for sig, at det havde været fornuftigst at se tiden an, for jeg har den ganske bestemte overbevisning, at hvad angår Lolland, er Tysklands stilling ganske afgørende for, hvor stor trafikken der bliver.

Det er med beklagelse, jeg hører, at den højtærede minister ikke er orienteret om det omtalte møde. Jeg ved ikke, i hvor høj grad det har været officielt, men dette møde, der har været holdt på Lolland med repræsentanter for de tyske myndigheder og de danske myndigheder på Lolland, har i hvert fald været refereret i samtlige landets blade. Der var ikke nogen opmuntning at hente. Det blev rent ud sagt, at der forelå lister over alle de vejarbejder i Tyskland, der skal fremmes, men på den liste findes denne strækning ikke. At man vil forsøge at få strækningen ført på listen, er vi kun glade for, da vi ønsker den gennemført. Hele stillingen i Tyskland er imidlertid så afgørende, at jeg synes, man endnu en gang burde bede ministeren oplyse, om det er hensigten at sætte dette vejarbejde i gang, inden man ved, hvordan Tyskland stiller sig, og nærmere kender tidspunktet for den eventuelle gennemførelse af Tysklandsruten. Vi kan naturligvis ikke med vor styrke her i tinget forhindre, at udbygningen af denne motorvej gennemføres, men det ville være rart at vide, om det er tanken at sætte arbejdet i gang, inden Tysklands stilling er klar.

Det ærede medlem hr. Svend Jørgensen sagde ganske rigtigt, at det var ved skæbnens ugunst, vi nu fik disse motorveje. Disse ord dækker det, jeg hele tiden har sagt, og hvis vi i dag skulle tage førstehåndsstilling til sagen, tror jeg ikke, vi fik disse motorveje udbygget. Hvorfor skal vi bygge videre? Vi kan stoppe ved Saks-købing; der er ikke rørt en spade på den anden side af Saks-købing. Trafikken kan ledes uden om Saks-købing; det er kun et vejteknisk spørgsmål.

[Anker Lau.]

Der er en oplysning, jeg gerne vil fremkomme med, og som er af betydning ved vurderingen af trafikken størrelse. Den findes forøvrigt i betænkningen. Udvalget har spurgt, hvor stor kapacitet man regner med at den 3-banedede vej fra Guldborg til 7,2 km-stenen har. Det blev oplyst, at kapaciteten er 700 automobiler i timen. Jeg tror ikke, nogen af os venter så stor en trafik, og slet ikke, hvis Tysklandsruten kommer til — der skal mange færger til at tage 700 automobiler i timen — selvom en stor del af trafikken bliver lokal. Jeg tror, at den kapacitet, der opnås gennem vort forslag, ville være tilstrækkelig langt ud i fremtiden.

Jeg skal endnu en gang anbefale, at man stemmer for vore ændringsforslag.

(Kort bemærkning).

Svend Jørgensen: Det ærede medlem hr. Gideon kan ikke være uvidende om, at det omtalte møde i Maribo ikke var noget officielt møde. Det var et besøg, foranlediget af et andet besøg, som lollandske borgmestre sammen med nogle andre havde aflagt i Oldenburg i vinter. Mødet havde nærmest turistmæssig og kun liden trafikmæssig betydning.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Anker Lau, at der kan ikke være tvivl om amtsrådets stilling, som er den samme som det tidligere amtsråds stilling, så den vil jeg gerne bede det ærede medlem om ikke at tage til indtægt for sit ændringsforslag.

Jeg fik nu bekræftet gennem det ærede medlem hr. Svend Jørgensens bemærkning, at sammenkomsten i Maribo ikke var af officiel karakter. Det var, som jeg sagde, en privat komsammen, hvor man sidder og snakker om tingene. Jeg kunne tænke mig, at i en privat komsammen, hvor det ærede medlem hr. Anker Lau var tilstede, ville der også kunne falde ord om, at det og det ikke var nødvendigt. Vi tager imidlertid ikke den slags udtalelser til indtægt, når de ikke fremkommer ad officiel vej.

Jeg skal endnu en gang gøre opmærksom på, at det ikke er meningen at sætte arbej-

det i gang, før de trafikale forhold gør det nødvendigt. Jeg kan ikke sige det klarere.

(Kort bemærkning).

Gideon: Det er ganske rigtigt, at det ikke var et officielt møde, der afholdtes i Maribo, forsåvidt man derved tænker på et møde, der er arrangeret af ministeriet med repræsentanter fra tysk side og fra dansk side. Det var imidlertid et meget repræsentativt møde. Som jeg nævnte, deltog godt en halv snes fremstående tyske politikere og embedsmænd i mødet. Endvidere var indbudt den tyske minister Böhrnsen og departementschef, Dr. Ilsemann, som står i spidsen for vejbygningsvæsenet dernede. Man kan altså ikke sige, at det var en rent privat komsammen. Hensigten med mødet var at drøfte muligheden af at komme et skridt videre med hensyn til gennemførelsen af fugleflugtlinien. Det kom man ikke. Tværtimod tyder alt på, at man fra tysk side er ved at droppe det arbejde, der skal udføres syd for Femern-bælt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 1

forkastedes med 79 stemmer mod 50; 2 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Ændringsforslag nr. 2

forkastedes med 96 stemmer mod 34; 2 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Lovforslagets §§ 1—4 og dets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den følgende sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om køb på afbetaling.

(Første behandling findes i tidenden sp. 2961; udvalgets betænkning findes i tillæg B. sp. 1121).