

Antonsen: Vi kan naturligvis også tilslutte os lovforslaget, men jeg vil gerne have lov til at præcisere, at vi finder det meget forkert, at forslaget først kommer nu. Der har været gjort et urimeligt ekstrarbejde i kommunerne under forudsætning af, selvfølgelig, at man i de forløbne år har opfyldt lovens bestemmelser, og det må man gå ud fra. Det er ikke fra sidste år til i år, vi har haft denne nedgang i antallet af kommuner, der benytter sig af denne form for snerydning, og man burde have været opmærksom på det for længe siden.

Jeg vil derfor anbefale, at man i ministeriet, hvis der skulle være flere af den slags bestemmelser, som er overflødige, og som pålægger en urimelig administration, hurtigt tager fat på at finde dem frem og fremkommer med lovforslag om, at også de afskaffes.

Ministeren for offentlige arbejder (Horn): Ja, jeg må jo med glæde takke for den tilslutning, der er givet til dette forslags gennemførelse. Når det først er kommet her nu og man som hr. Antonsen synes, det er noget sent, har det jo den forklaring, at vel arbejder vejlovsudvalget med denne og en lang række andre ting, men vi har altså ment, at vi ikke ville vente længere, og så tog vi denne enkelte ting ud, fordi så mange kommuner har ønsket det. Når vi ikke helt har strøget denne form for snerydning, hænger det jo netop sammen med, at vi vil respektere det kommunale selvstyre, så at de kommuner, som ønsker at bruge det gamle system, kan fortsætte med det.

I vejlovsudvalget sidder jo repræsentanter fra kommuner og amter, og når det har afsluttet sit arbejde, vil man sikkert finde frem til en form, som passer til de nuværende forhold. For det er jo rigtigt, som hr. Gorrsen fremhævede det, at der er en væsensforskel på mulighederne i dag og for 30 år eller mere siden, da man beskæftigede sig med denne lovgivning.

Hr. Gorrsen spurgte om, hvorledes jeg ville stille mig til, at staten gik noget stærkere ind med refusion, hvis man nu helt afskaffer naturalsystemet. Jeg vil gerne sige, at hele spørgsmålet om refusion jo er i støbeskeen, og så vidt jeg har forstået, er refusionssystemet ikke særlig populært

i alle politiske kredse, så jeg vil ikke svare andet, end at alle ved jo, hvordan statens pengekasse har det, så det må vi nok se på. I de drøftelser, der skal finde sted mellem Amtsrådsforeningen og de andre kommunale organisationer og ministeriet om forskellige refusioner, bl. a. vejfundsrefusionerne, vil naturligvis dette problem indgå, og dér kan man jo tage spørgsmålet op.

Jeg tror ikke — ja, jeg skal ikke kunne sige det — at der findes eksempler på det, hr. Antonsen nævner, ting, der egentlig kun er til administrativt besvær, men gør der det, vil de naturligvis blive afskaffet. Men man må huske, at forholdene i landet er så forskellige, at det, som ét sted kan opfattes som besværligt, kan være særdeles nyttigt et andet sted.

Jeg takker for tilslutningen til lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

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

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

(Lovforslaget (nr. 137) findes i tillæg A. sp. 2697, fremsættelsen i tidenden sp. 2696).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Hørløv Larsen: Det foreliggende lovforslag, forslag til lov om visse hovedlandsstrækninger, er jo en følge eller en fortsættelse af loven om hovedlandeveje, som blev vedtaget i maj 1963 i dette høje ting.

Lovforslaget tager sigte på, at der gives ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at foretage projektering til forberedelse og sikring af de i lovforslagets § 1, nr. 1-6, omtalte strækninger samt den i lovforslagets § 2 nævnte vejstrækning.

[Herløv Larsen.]

Den første af disse strækninger er en hovedlandevej i forlængelse af den nuværende Helsingørvej fra Brønsholm til Helsingør købstads grænse. Den anden er en hovedvejsstrækning fra Helsingørvejen i nærheden af Brønsholm vest om Farum og Høje-Tåstrup og til et punkt vest for Kildebrønde. Endvidere en hovedvejsstrækning med udgangspunkt i Farum vest om Hille-rød til området ved Hemmingstrup mellem Græsted og Helsing. For det fjerde en hovedlandevej fra motorringvejen ved Ejby til området øst for Frederikssund. For det femte en hovedlandevej fra Ringvej B 4 ved Klovtofte til omfartsvejen nord om Hedehusene ved Kallerup. Og endelig for det sjette en fortsættelse af motorvejen fra Halsskov med udgangspunkt i Skovse nord om Sorø og Ringsted med tilslutning ved Ølby til den under udbygning værende hovedvejsstrækning København-Ølby.

I § 2 drejer det sig om anlæg af hovedlandevej fra Helsingør købstads grænse til den projekterede statsfærgehavn i Helsingør.

Fra socialdemokratiets side kan vi anbefale det foreliggende lovforslag, men jeg tror dog, at der er visse områder, det vil være gavnligt at drøfte i et udvalg.

Må jeg indledningsvis complimentere ministeren for, at man her i dette lovforslag har samlet alle de vejstrækninger, som man ønsker behandlet i indeværende folketingsår. Jeg tror, det vil lette administrationen, og det letter i høj grad oversigten. Det fremgår af bemærkningerne, at ministeriet ønsker at følge den linje, og det finder jeg anledning til at complimentere det for.

Da lovforslaget er tiltrådt af såvel amts- som fredningsmyndighederne, skulle der være mulighed for en hurtig behandling. Det skulle yderligere kunne være en fordel, at der ved lovforslaget foreligger et udmærket udarbejdet materiale — jeg tænker her på det, der er udarbejdet i vejdirektoratet, det fremtidige vejsystem i Nordsjælland. Oprindelig tror jeg at man i vejdirektoratet havde taget sigte på, at man ville fastlægge vort fremtidige vejsystem, men udviklingen, som jo er gået noget hurtigere, eller skal vi sige meget hurtigere, end man havde regnet med, viser jo, at de prognoser, som ligger til grund for de vejføringer, der ligger i

denne skitse, allerede er stærkt forældede på en række områder.

Lad mig understrege det med enkelte tal. Det viser sig, at den samlede bestand af motorkøretøjer pr. 31. december 1962 var 753.000. Det sidste offentlige tal, fra 31. december 1965, var 981.000, altså en stigning på over 220.000 i denne 3-årige periode. Men samtidig er der sket andre ting, som er værd at bemærke. Jeg skal ikke her søge at placere ansvaret, hverken hos den højtærede minister eller andre, men det viser sig, at den øgede trafik også har medvirket til en øgelse af trafikuheldene. Fra ultimo 1962 havde vi inden for 1 år i alt 23.000 tilskadekomne. Pr. 31. december 1965 var dette tal steget til 26.000, altså i dette interval en stigning på 3.000.

Når jeg har nævnt disse ting, er det for at understrege betydningen af, at hele vort hovedvejs- og motorvejsnet udbygges og planlægges med henblik ikke mindst på trafiksikkerheden, men også i høj grad med henblik på den stigende trafik. Jeg tror, at alle medlemmer af det høje ting kender den kolonnekørsel og kødannelse, som finder sted på mange af vore veje i Nordsjælland, ikke mindst i Københavnsområdet, og især når vi nærmer os weekenderne, hvor en række af vore byer og bymæssige bebyggelser virker som hele flaskehalse for trafikken og dens afvikling. Det ligger jo i, at mange af vore veje går igennem disse byer. Jeg kan blot her som et eksempel nævne Hillerød.

Vi må huske, at mens det tidligere var således, at Nordsjælland mest var et rekreativt område, så har flere og flere mennesker i dag taget bopæl i Nordsjælland hele året, og det er mennesker, som har deres beskæftigelse enten i København eller i Københavns omegn. Den stigning i trafikken, som er en følge heraf, betyder, at der, som det fremgår af lovforslaget, skal ske en koordinering af hele vejføringen i det storkøbenhavnske områdes vejnet, også af fødevejene både fra nord, vest og syd, hvilket lovforslaget jo også tager sigte på.

Som det fremgår af disse tal og oplysninger, er der sket en hurtigere vækst end forudsat i prognoserne, og jeg kunne tænke mig at spørge ministeren, om han mener, der er en mulighed for at fremskynde disse projekter, som i henhold til lovforslaget og

[Herslav Larsen.]

vejdirektoratets betænkning er tænkt afsluttet i 1980, vel vidende at dette såvel kræver økonomisk dækning som fremskaffelse af den nødvendige arbejdskraft. Af lovforslagets bemærkninger fremgår det, at man tænker sig, at disse arbejder skal være færdige i 1980.

Ja, der er jo også ud over det, jeg nævnte om en fremskyndelse, spørgsmålet om videreførelsen af vore hovedvejsstrækninger ud over det i lovforslaget anførte. Jeg tænker her på, at vi i hele det nordsjællandske område gerne så en bedre, eller skal vi sige hurtigere planlægning også for at undgå, at der sker fejlinvesteringer dels i boligbyggeri, dels i anden planlægning. Jeg tror, det er vigtigt, at hele vort hovedvejs- og motorvejsnet planlægges i så god tid som muligt af hensyn til den hastige udvikling, ikke mindst i Nordsjælland, og af hensyn til det stigende trafikbehov.

Jeg skal under henvisning til disse bemærkninger anbefale det foreliggende lovforslag til en hurtig behandling.

Holmberg: Den 4. marts 1965 blev her i folketinget fremsat lovforslag om den jyske motorvej; desværre opnåedes der jo ikke enighed om dette væsentlige forslag. Jeg vil nu antage, at det ikke går på samme måde denne gang, ikke fordi vi har fået ny trafikminister, men linjeføringen er altså betydelig mere velbegrundet. Dog ville det egentlig være rart for os, der sidder i folketinget, om man måske en gang imellem fra vejdirektoratet kunne få alternative forslag og beregninger, ellers er det meget, meget svært at tage stilling til.

Lovforslaget drejer sig jo om projektering til forberedelse og sikring af anlæg af hovedlandeveisstrækninger, som skal udbygges til motorveje, naturligvis med tilslutning til det eksisterende vejnet. Jeg mener ikke, det vil være rigtigt ved første behandling — det er simpelt hen heller ikke meningen; det er mere principperne, det drejer sig om her — at drøfte de forskellige delstrækninger; det må sikkert også være meget, meget svært; men vi vender jo tilbage til dem i udvalgsforhandlingerne.

Men jeg går egentlig ud fra, at når vi får trafiktællingerne på de forskellige strækninger — dem regner jeg med at vi får —

er de ført op til dato, for det er nemlig rigtigt, at de trafiktællinger, vi indtil nu har kunnet læse om i de prognoser, der har været, er meget lidt rigtige — for at sige det meget mildt. Det er slet ingen bebrejdelse, for udviklingen med hensyn til biltallet har overrasket os alle sammen.

I 1963 fik vi vejdirektoratets rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland, og det var en meget god rapport. Jeg er ganske enig i, at den meget kraftige udvikling i disse områder gør, at det er helt nødvendigt med en kraftig udbygning af vejnettet også her. De tresporede veje bliver forhåbentlig ikke bygget mere, i alle tilfælde ikke i disse områder, men jeg kan i øvrigt ikke tilbageholde den bemærkning, at jeg nu ikke kan se, at de skulle være så dårlige, som nogle en gang imellem gør dem til. Det er da klart, det kommer an på, hvor stor trafikken er, og man skal også se på færdselsulykkerne; men det er sikkert rigtigt, at der i de områder her med den trafik, vi forventer, ingen tresporede veje bliver bygget. De firsporede veje er nu de mere almindelige, men jeg føler mig nogenlunde sikker på, at det ikke er tilstrækkeligt på nogle af disse strækninger; men det vil trafiktallene sikkert også give os råd om.

Der er altså ikke taget stilling til de enkelte delstrækninger, og uden at kende en samlet plan — det er jo også meget, meget svært — vil jeg takke ministeren for oversigten over det forudsatte motorvejsnet i Danmark. Der må jo finde en afvejning sted, og jeg kan i alle tilfælde på partiets vegne erkende, at der er et stort behov for anlæg af veje i de omhandlede områder. At der så også er et behov for forbedringer af vejene både i Jylland og på Fyn, skal naturligvis også med. Når vi i finanslovforslaget finder frem til bevillingerne for 1966, 1967 og 1968 og trækker brobevillingerne fra, både bevillingerne til Lille-Bæltsbroen og Limfjordstunnelen, så ser vi, at man har erkendt, at der er et behov for udbygning af vejnettet i disse områder, der, hvad bare veje angår, nok drejer sig om ca. 2/3 af beløbet til Sjælland. Men så vil efter min mening spørgsmålet nemt melde sig, når vi læser om disse beløbsrammer, om bevillingerne i det hele taget er store nok. Det kan vi naturligvis ikke gå i enkeltheder med ved denne førstebehandling.

[Holmberg.]

Der bliver også ofte spurgt, om vi har råd. Når vi taler om vejbygning og forbindelsesveje og broer, ved jeg godt, det er meget, meget svært at vurdere rentabiliteten og helt gøre den op for de forskellige vejanlæg; men at rentabiliteten er høj, er der for mig overhovedet ingen tvivl om. Vi kan bare tænke på den tid, der går til spilde på de dårlige veje ved at holde og sætte i gang og på det større olie- og benzinforsbrug — for slet ikke at tale om trafikulykker, sygehusudgifter, erstatninger, forsikringer m. v.

Når jeg nu er ved økonomien, vil jeg lige gå tilbage til dengang, da vi fik loven om den jyske motorvej; da fik vi trods alt en opstilling af, hvad der regnedes med at denne store strækning ville koste. Jeg erkender, at det ville sikkert være ret svært her at give et konkret tal, men på den anden side ville det måske alligevel være rimeligt, om trafikministeren gav lidt oplysning om, hvad forslaget ville koste. Vi har fået at vide, at udgifterne til projektering vil være 15-16 mill., og vi har fået at vide — det vidste vi godt i forvejen — at ifølge hovedlandevejsloven skal udgifterne til projektering og sikring af linjerne afholdes af vejfonden. Vi kan altså regne ud, at det med en vejlængde på ca. 160-170 km bliver et dyrt projekt, men det var altså skønt, om vi kunne få lidt at vide om, hvad det ville koste.

Jeg har med interesse læst den nye trafikministers taler, siden han blev trafikminister for ikke så længe siden, og jeg har noteret mig en udtalelse af den nye trafikminister. For så vidt referatet er rigtigt, erkendte trafikministeren, at vi i Danmark mangler en samlet trafikplanlægning. Og ministeren tilføjede i en anden forbindelse, at vi også mangler en effektiv transportforskning. Det er meget, meget kedeligt, at det er tilfældet. Vi beklager det i alt fald i høj grad, og det er da også for ringe, at vi ingen samlet plan har her.

Vi har ikke en, men mange gange fra partiet venstre efterlyst en samlet plan. Vi erkender nemlig, at det drejer sig om meget, meget store investeringsopgaver, både inden for den offentlige og inden for den private sektor, og en vurdering fra opgave til opgave er ikke nok. Vi snakker tit om det som et bevillingsspørgsmål, og det er det

også, men det er ikke bare et bevillingsspørgsmål. Den langsigtede planlægning er også et spørgsmål om arbejdskraft og materialer og opsparing og valuta, og det er et spørgsmål om sammenhængen mellem byplanlægning og lands- og regionplanlægning. Det nytter jo nu engang ikke at sætte mere arbejde i gang, end der er arbejdskraft til. Der bliver i alt fald ikke udført mere arbejde af den grund, vi kan godt sige tværtimod.

I denne tid bliver der i den offentlige debat snakket om lufthavn i Kastrup eller på Saltholm eller et andet sted. Der bliver snakket om Øresundsforbindelse, nord eller syd; der bliver snakket Store-Bæltsbro, og der bliver snakket tunnelbaner i København — for ikke også at nævne forholdet mellem DSB og vejtransporten. Med hensyn til de større ting, der bliver talt om, har vi jo desværre, som jeg citerede før, den højtærede ministers ord for, at vi i Danmark ingen samlet plan har; her er i allerhøjeste grad noget for en ny, rask trafikminister at tage fat på.

Jeg vil også i den forbindelse gerne understrege, at vi i venstre har den opfattelse, at det er meget — for ikke at sige helt — afgørende, at de forskellige trafikinvesteringsopgaver indgår i en samlet overvejelse også af den rækkefølge, hvori de bør løses. Og jeg synes egentlig, det er naturligt ved en lejlighed som denne, hvor vi drøfter det principielle, at spørge, hvor vi egentlig er henne med trafikinvesteringerne. For efter hvad jeg også har læst i aviserne ud over de ting, som jeg i øvrigt har nævnt, ved vi, at Københavns magistrat har tanker om kæmpemæssige anlægsprogrammer. Det gælder motorveje og motorgader og op til 2-3 forbindelser til Amager, tunnel eller bro. Beløbsrammen her bliver sikkert meget, meget stor; den bliver sikkert ikke under 1 milliard kr. — for at nævne et tal — men folketinget aner ingenting om, hvor meget der skal bygges i København, og hvornår det skal bygges. Vi kan så spørge, om det i det hele taget kommer os ved, men det gør det i høj grad, da magistraten jo sikkert regner med at sende regningen, altså de 100 pct.s refusion, til staten.

Jeg har naturligvis ikke hermed taget stilling til det rigtige eller det forkerte i udbygningen af Københavns trafik; jeg mener for øvrigt, det er nødvendigt, absolut

[Holmberg.]

nødvendigt, med forbedringer af trafikken i hovedstaden. Men hvis vi i folketetinget og hvis man i regeringen tror, at vi kan blive ved at dyngede milliardforslag på bordet bogstavelig talt uden en samlet plan og regne med, at det går nok, så tror jeg, det er forkert. Vi skal efter vor mening have mere langsigtet prioritering. Muligvis vil ministeren så sige, at det har vi fået, det fik vi i 1958-59, det var det såkaldte 20 års program. Det er rigtigt, men det er også rigtigt, at det program såmænd ingen større interesse har i dag.

Jeg vil altså hermed opfordre trafikministeren til at komme med, vi kan godt sige et revideret langsigtet program. Jeg har ment, at det, som jeg nævnte før, ville være rigtigt ved denne lejlighed at tage disse ting frem og komme med disse betragtninger, men jeg gentager, hvad jeg begyndte med, at i partiet venstre erkender vi, at det foreliggende forslag om motorveje i disse områder er velbegrundet, og vi vil med velvilje gå til udvalgsarbejdet.

Ninn-Hansen: Det konservative folkeparti lægger megen vægt på at få løst vore mest afgørende trafikproblemer, få dem planlagt rigtigt, få dem løst i den rigtige rækkefølge, og vi mener, at dette forslag kan medvirke til, at vi får forberedt planlægningen rigtigt. Vi gik med glæde ind for forslaget om den jyske motorvej, stemte for det og kan også give tilslutning til hovedlinjerne i det forslag, der her er fremsat.

Det ligger jo ganske klart med de store vejproblemer, der er opstået med den stigende motorisering, at vi ikke kan løse alle opgaverne på én gang. Vi vil gerne give prioritet til de opgaver, der vedrører hovedfærdselsårerne her i landet. Derfor lægger vi megen vægt på den detailprojektering af den tværgående vej over Sjælland, forbindelsen fra Halsskov til København, der her er foreslået. Ikke mindst på bag-

grund af det, der kan være udsigt til ved fællesmarkedet, og med de ønsker, der ganske forståeligt må næres med hensyn til planlægningen her i landet og industri-spredningen, er det ganske nødvendigt, at vi sætter ind for at få løst spørgsmålet om trafikforbindelser mellem landsdelene, og dette forslag er jo den naturlige tilknytning til tanken om en fast forbindelse over Store-Bælt og den videregående trafik derfra til den jyske motorvej.

Det er blevet nævnt af hr. Holmberg, at den højtærede minister for nylig har holdt en tale. Jeg vil gerne nævne en anden udtalelse, ministeren er kommet med for nylig. Det er ministerens udtalelse om, at han gerne så, at man fik løst Store-Bælt-projektet gennem privat investering, og at staten så senere kunne overtage broen. Det er tanker, der efter min opfattelse giver en mulighed for, at vi kan få løst hele opgaven hurtigere, end vi ellers kunne; det er også tanker, der ligger meget nær det forslag, det konservative folkeparti fremsatte her i tinget for godt 1 år siden, et forslag, der jo ikke har været nogen grund til at genfremsætte efter den stilling, ministeren har; men jeg håber, at vi på anden måde og ad anden vej kan få et samarbejde om disse ting, måske kan få en første drøftelse af det allerede i udvalget i forbindelse med dette forslag. Men jeg var altså meget tilfreds med den udtalelse, ministeren kom med om denne sag.

Vi giver altså prioritet, en førsteprioritet, til den opgave, jeg her har nævnt: den tværgående forbindelse over Sjælland ved en motorvejsstrækning, og vi vil også gerne arbejde på forslaget vedrørende de øvrige områder med hensyn til en nødvendig udbygning med motorveje i Nordsjælland. Jeg kan henvise til bemærkninger, der allerede er fremsat, men jeg tror, det er nødvendigt, at vi under udvalgsdrøftelserne ser på, om man gennem den foreslåede linjeføring opfylder det behov, der kan være opstået og vil opstå senere i forbindelse med kommunernes udbygning, en

[Ninn-Hansen.]

stærkere udbygning, end man måske regnede med, f. eks. i Tåstrupområdet.

Vi er også klar over, at den linjeføring, der er tale om i Nordsjælland, er opstået på et tidspunkt, da man i hvert fald fra myndighedernes side regnede med en anden placering af Øresundsforbindelsen end den, man regner med i dag, hvor vi vel alle i det høje ting er enige om, at det er den sydlige forbindelse, der skal gennemføres. Så vidt jeg kan se af lovforslaget, giver det ikke umiddelbart nogen anledning til ændringer af de forslag, der er fremsat, men det er selvfølgelig et spørgsmål, vi må have frem i overvejelserne, om man opfylder — for det er jo det afgørende — de mere langsigtede opgaver, der bliver tale om.

Vi er altså velvilligt indstillet over for forslaget, og vi vil gerne i udvalget arbejde sagligt for at få det færdiggjort snarest muligt, så at man kan tage fat på disse vigtige opgaver.

Arne Larsen: Lovforslaget, som vi her behandler, har jo ikke særlig store økonomiske konsekvenser sådan lige i første omgang. Det, man ønsker, er jo grønt lys for projektering af et nærmere fastsat antal motorvejsstrækninger i Københavnsegnen såvel i den nordlige som i den vestlige del og i det øvrige Sjælland i det hele taget.

Der skulle blive tale om anlæg af ca. 170 km vejstrækning, de ca. 160 km som motorveje. Hr. Holmberg efterlyste, hvad en sådan vejstrækning ville komme til at koste. I henhold til rapporten om nordsjællandske veje koster en kilometer firsporet motorvejsstrækning ca. 3 mill. kr. at anlægge, opgivet i 1964-priser, og holder vi os hertil, vil det altså sige, at rundt regnet vil disse projekters gennemførelse komme til at koste 500 mill. kr. Men da man tilsyneladende allerede er forsinket i spørgsmålet om projektering og med hensyn til at følge med i biludviklingstakten, ja, så må man vel gå ud fra, at inden man kan være færdig med disse vejstrækninger, omkring 1980 eller måske 1985, er beløbet blevet væsentlig højere.

Projekteringsudgifterne er anslået til 15-16 mill. kr., og det er, som det er sagt, ikke det beløb, der er afskrækkende, ej heller det, at ministeriet for offentlige arbejder sandsynligvis under sagens gang i

projekteringsperioden bliver nødsaget til at erhverve visse arealer for eventuelt at forhindre, at der opstår vanskeligheder eller væsentlige fordyrelser af projekterne. Men det, der er efter mit skøn er mere betænkeligt, er at give grønt lys for en projektering og en linjeføring, som man ikke er helt overbevist om er den rigtige. Har man først projekteret, og har kommunerne indstillet sig på disse linjeføringer, kan det blive nok så vanskeligt for folketingsret til sin tid at gå imod anlæggene eller gå imod visse af strækningerne.

Jeg skal ikke underkende, at flere af vejstrækningerne er velmotiverede. Det er klart, at en fortsættelse af Hørsholmvejen til Helsingør er meget vigtig; det er jo en af vore mest trafikerede vejstrækninger, en international forbindelse fra kontinentet via Danmark til Sverige og stærkt benyttet, så det er givet, at en udbygning her er nødvendig. Jeg ser da også med tilfredshed, at man tager højde for, at der eventuelt kan komme en bro i Helsingør-Helsingborg linjen, således at man med denne motorvejsstrækning foruddiskonterer denne bro.

Ligeledes er der jo afsat en stikvej til Helsingør syd i forbindelse med en planlagt ny statsbanefærgehavn i Helsingør.

Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, hvor langt man egentlig er med planlægningen af denne nye statsbanefærgehavn. Der har været megen snak i Helsingør, i byrådet, og visse private har ønsket anlæg af en ny færgehavn nord for byen, og man har kunnet henvise til, at staten var for længe om sine projekter, der gik for megen tid, og at det var hensigtsmæssigt at komme i gang snarest muligt med en ny færgehavn. Derfor ville det være af interesse at vide, hvor langt man egentlig er fremme med planerne om en ny statsbanefærgehavn Helsingør syd.

Jeg vil også gerne spørge om, hvor stærkt behovet egentlig er for den vestlige motorvej, som det nu er meningen skal projekteres. Vi har her i folketingsret vedtaget en vestmotorringvej langs med Vestvolden, altså en indre ringvej. Vi har dernæst ringvej B 3, som ligger noget længere ude, og endelig har vi ring B 4, som er under udarbejdelse eller anlæg, og nu kommer man altså og foreslår endnu en ringmotorvej, en B 5. Jeg kan godt se, at der er noget, der moti-

[Arne Larsen.]

verer en sådan vejstrækning, idet vi jo får nogle storcentre i Lyngby, i Tåstrup og vel også i Hundige i Køge Bugt-fingeren, og at det vil være rigtigt at forbinde disse storcentre, men kan problemet ikke løses på anden måde, eventuelt i forbindelse med anlægget af en B 4?

Endvidere er der foreslået en ny motorvejsstrækning fra Ejby mod Frederikssund, og den er vel også velmotiveret, går jeg ud fra. I henhold til egnsplansekretariatets skitse kan vi vel forvente en udvikling i Frederikssundfingeren, og så er det klart, at der vil blive behov for et større vejanlæg i denne finger. Frederikssundvejen er jo i forvejen temmelig overbelastet.

Yderligere er der foreslået en motorvej med linjeføring fra Farum og vest om Hillerød op til de nordsjællandske egne, og det er da også muligt, at den er velmotiveret, men det var vel muligt, at det store vejproblem, som Hillerødområdet har, kunne løses på anden måde end ved anlægget af denne store, dyre vej. Jeg tænker på det forslag om en Isterødvej, som har været fremsat og behandlet. Jeg ved ikke, hvordan det går med det, men kunne godt tænke mig at høre lidt nærmere om dette projekt.

Endelig er der jo et forslag om, at den motorvejsstump, som vi har fra Hedeusene og forbi Roskilde, videreudbygges ind mod Tåstrup til Kløvtofte. Det tror jeg er noget af det mest fornuftige, fordi vi jo har den ganske kolossale overbelastning af Roskildevejen. Det vil være rigtigt hurtigst muligt at få bygget denne vejstrækning og også få den sat i forbindelse med ring B 4 og med vestmotorvejens nordlige gren for på den måde så hurtigt som muligt at få aflastet Roskildevejen.

Ja, så er der jo endelig det sidste og meget store vejstykke, nemlig fra Slagelse frem til Ølby ved Køge; det er jo en fortsættelse og videreføring af den sjællandske motorvej.

Jeg vil altså sætte et spørgsmålstegn ved visse af vejstrækningerne, deres nyttevirkning. Jeg vil mene, at man måske kunne klare problemerne på en noget anden måde end her foreslået. Men det vigtigste for mig med hensyn til alle disse vejprojekter, som vi nu mere eller mindre har vedtaget dels at udføre, dels at projektere, er, om der er de

fornødne midler til det, og om de kommer i den rigtige rækkefølge.

Vi har jo fået gennemført forslaget om en østjysk motorvej, vi har visse vejstrækninger under udbygning på Fyn og i trekantområdet i forbindelse med den nye Lille-Bæltsbro, vi har tunnelen oppe ved Ålborg og vejprojekter i forbindelse hermed, og så vedtog vi jo som også tidligere nævnt i 1964 et lovforslag om en hel masse motorveje i Københavns umiddelbare nærhed, endvidere motorvejens indføring i København i forbindelse med Søgaderingen, og alle disse projekter koster jo alene over 500 mill. kr., den østjyske motorvej vel et par milliarder kr.

Her er altså tale om en kolossal masse vejinvesteringer, og man kan jo stille sig det spørgsmål: hvor skal pengene komme fra? Så vidt jeg kan se på statens budgetter og regnskaber, investerer vi sådan rundt regnet et par milliarder kr. om året i forskellige anlæg under statens anlægsvirksomhed, og disse vejinvesteringer vil jo sluge en kolossal masse af disse penge, og der er mange andre ting, der trænger sig på, større og større investeringer i undervisningssektoren, i den sociale sektor, hospitaler, plejehjem osv. osv. — alle disse ting, som jo så ganske givet er nødvendige. Jeg tror, det er nødvendigt ikke alene at få en vejplan og en plan over investeringer, og i hvilken rækkefølge de skal komme, men også at man får en virkelig plan for statens samlede investeringer og så prøver på at indarbejde vejinvesteringerne på en fornuftig måde. Det er, som om alle disse forslag til investeringer, kommer mere eller mindre hovedkulds og der ikke rigtig er nogen plan over dem.

Rapporten om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland er jo udarbejdet af vejdirektoratet i september 1963. Man har haft et vist samarbejde med planlægningsmyndigheder og skovmyndigheder, men i øvrigt står jo denne rapport for vejdirektoratets egen regning. De forslag, som ministeren her har fremsat, bygger jo ganske væsentlig på denne rapport, men jeg vil tro, det ville være rigtigst, at vejdirektoratet i det fremtidige projekteringsarbejde ikke alene støtter sig på de kommunale myndigheder, men at man også får de planlægningsmyndigheder med ind i billedet, som vi har her i København — jeg tænker på egnsplanrådet, by-

[Arne Larsen.]

udviklingsudvalgene, byplannævn og landsplannævn — sådan så vi virkelig får en planlægning af hele dette vejsystem på Sjælland på den helt rigtige måde.

Jeg vil endvidere mene, at en investering forud for vejinvesteringer er nødvendig især på banernes område, at vi altså fik bygget banerne mod Helsingør og Hillerød, mod Frederikssund osv. i langt hurtigere tempo. Jeg tænker altså især på de ydre S-banestrækninger. Jeg tror, at man faktisk burde satse langt stærkere på denne udbygning og på et bedre rutebilnet som fødelinjer til disse nye S-banelinjer. Jeg tror, at det i første omgang ville kunne løse en hel del af trafikproblemet. Det er klart, at man kommer ikke uden om at bygge en del af disse vejstrækninger, men jeg ville mene, at man burde satse stærkere på en udbygning af banerne.

Det er som sagt ikke med synderlig stor og voldsom begejstring, vi går ind for denne projektering, vi må kigge nærmere på det i udvalget, og jeg vil straks sige, at vor tilslutning til projektering af disse vejstrækninger ikke giver grønt lys for de enkelte motorvejsanlæg, når man engang fremsætter forslag herom.

Niels Helveg Petersen: Vi skriver en regning til folketinget med vedtagelsen af dette forslag og med vedtagelsen af udbygningen af de projekterede motorvejsstrækninger, hvis og når de bygges før 1980.

Jeg synes, jeg først føler grund til at sige til ministeren, at det er et fremskridt, når vi får denne samlede fremsættelse af de vejstrækninger, der er tale om at fremlægge projekteringsforslag om, inden for et enkelt folketingsår; jeg synes, det er et afgjort fremskridt. Det giver dog folketinget noget bedre mulighed for at vurdere motorvejsudbygningen i sammenhæng.

Lad mig så først sige med hensyn til strækningen fra Skovse til Ølby, motorvejsstrækningens forlængelse og forbindelse til den nye motorvej ved Køge, således at vi får en motorvej over Sjælland, at jeg kan ikke se, at der kan være betænkeligheder, for så vidt angår denne vejstrækning. Der er ingen tvivl om, at det skal vi have, og jeg vil sige til hr. Ninn-Hansen i denne sammenhæng, at jeg synes ikke, der er nogen anled-

ning til at gøre behandlingen af dette forslag til et stort spørgsmål om Store-Bæltsbroens eller Store-Bæltstunnelens finansiering.

Med hensyn til radialvejene og ringvejen ved København er det vel egentlig svært at rejse indvendinger imod det foreliggende forslag, der jo ikke drejer sig om at anlægge, men kun om at projektere; det drejer sig om at give myndighederne mulighed for bygge-linjepålæg; men der er ikke tale om nogen prioritering af vejstrækningerne, således at folketinget og folketingets partier vil stå helt ubundet ved senere behandling af forslag. Endvidere gør der sig jo det gældende, at enhver med kendskab til omegnen omkring København vil vide, at der er et særdeles stort behov for bygning af motorveje. Der er det positive ved forslaget her, at det skulle give kommunerne bedre muligheder for på lidt længere sigt at planlægge deres udvikling.

Men jeg vil gerne, når det er sagt, lufte nogle principielle forbehold og betænkeligheder. Jeg synes, det må være et naturligt ønske fra folketingets side at få lejlighed til at vurdere disse forslag i sammenhæng med egnsplanssynspunkter, vurdere, om nu også udbygningen af dette motorvejsnet stemmer overens med planerne for Københavns udvikling i øvrigt. Her tænker jeg ikke mindst på Københavns udvikling i de vestlige egne af København. Jeg er klar over, at der ikke med vedtagelse af dette forslag er foruddiskonteret noget, at det er uforpligtende, og at der senere kommer forslag for de enkelte motorvejsstrækninger, men derfor finder jeg alligevel, at det må være ønskeligt på et meget tidligt tidspunkt af denne sags behandling at få egnsplanmæssige synspunkter ind i billedet, så vi ikke træffer beslutninger, der strider mod de egnsplanmæssigt rigtige synspunkter.

Med hensyn til det økonomiske er der så store behov for investeringer i hele Københavnsområdet, at prioritering snart er nødvendig. Vi slipper altså denne gang, og det er måske behageligt, fordi prioriteringen er vanskelig, men prioritering bliver nødvendig, hvis vi skal kunne udnytte vore økonomiske ressourcer så hensigtsmæssigt, som det er ønskeligt. Der kunne måske være en vis grund til at nære frygt for, at vejmyndigheder og ministre i

[Niels Heivog Petersen.]

vedtagelsen af de foreliggende lovforslag ville se en vis prioritering fra folketingets side i forhold til visse andre investeringsopgaver i Københavnsområdet. Jeg håber, denne frygt er ubegrundet.

Med hensyn til senere igangsættelse af de enkelte vejstrækninger synes jeg, der er grund til at understrege et synspunkt, som også kom til orde i et tidligere indlæg, at det er vigtigt, når man går i gang med noget, at gøre det færdigt, at man ikke til sin tid forsøger en stykkevis færdiggørelse af for store opgaver på én gang.

1. april d. å. begyndte det nye egnsplanråd sit arbejde. Egnplanrådet er sammensat af repræsentanter for de tre amter omkring København og for Frederiksberg og Københavns kommuner. Jeg synes, det var rigtigt, om egnplanrådet hurtigt kom ind i billedet ved vurderingen af disse vejstrækninger. Jeg er klar over, at der her er tale om anlæg af statsveje, som de kommunale myndigheder for så vidt ikke direkte har den store indflydelse på, men jeg mener alligevel, at forudsætningen for anlæggene er, at de sker i nært samarbejde med de kommunale myndigheder, og jeg finder, at det kunne være ønskeligt at få egnplanrådet draget ind i arbejdet på et tidligt tidspunkt; heri er jeg helt enig med ordføreren for socialistisk folkeparti, hr. Arne Larsen.

Jeg har ingen bemærkninger om linjeføringen, men et enkelt spørgsmål til ministeren. I ministerens fremsættelsestale står der, at skov- og fredningsmyndighederne ingen principielle indvendinger har haft imod linjeføringen, mens der i bemærkningerne til lovforslaget står, at linjeføringen for størsteparten af vejenes vedkommende har været drøftet med skov- og fredningsmyndighederne. Jeg håber ikke, at der i disse ret forskellige formuleringer ligger en modsætning eller ligger konfliktstof i forhold til skov- og fredningsmyndighederne. Hvis der gør, så synes jeg, det var rigtigt at få det frem.

Vi har før set, når folketinget har vedtaget projekteringer og anlæg, at det har ført til jordspekulation i områderne omkring det projekterede anlæg. Dette giver mig anledning til den enkelte bemærkning, at der ikke mindst, når vi står over for

anlæg som disse, er et stort behov for, at vi får nogle jord- og planlægningslove, der er bedre egnede end de nuværende til at forhindre jordspekulationen omkring nyprojekterede anlæg og nyanlæg. Jeg ser frem til, at vi til efteråret kan få en grundig drøftelse af dette problem, som jo har nær sammenhæng med hele planlægningsproblematikken. Men i øvrigt kan der vel nok være grund til at advare selv folk, der har lyst til at spekulere i jord, mod at spekulere på grundlag af vedtagelsen af dette forslag: linjeføringen ligger ikke fast, prioriteringen af de enkelte strækninger ligger ikke fast. Der skulle vel ikke egentlig være særlig stor basis for spekulation.

Som konklusion: jeg har ingen egentlige indvendinger mod forslaget, men mit parti lægger stærk vægt på, at motorvejene her ikke ses isoleret, men ses i sammenhæng med både egns- og landsplanssynspunkter. Jeg håber, der bliver lejlighed til en grundig udvalgsbehandling.

Antonsen: Københavnsområdet har jo været forsømt i den udvikling af landets vejssystem, der har fundet sted i de senere år, så man kan kun glæde sig, når man nu ser de kort, der følger med som bilag til lovforslaget med alle de dejlige motorveje, som snor sig omkring København og ind mod København.

Jeg vil imidlertid gerne gøre helt klart, at vi skal passe på, at vi ikke putter blå i øjnene på bilisterne. Der er vel nok visse af de strækninger, som vi ser i dag her i bilaget, og som aviserne jo også har bragt, som først vil være realiseret om måske 20 år, og jeg vil gerne have lov til at efterlyse en klar prioritering for løsningen af disse opgaver: hvad er det for strækninger her, der er stærkt presserende, som man skal lægge vægt på at komme igennem med hurtigt, og hvilke af strækningerne kan vi først vente at se realiseret om måske 20 år?

Jeg synes også — det er der jo adskillige andre ordførere der har peget på — at vi, når vi behandler en så stor, omfattende investeringsopgave, må se den i sammenhæng med alle de øvrige offentlige investeringsopgaver. Vi mangler meget stærkt en samlet investeringsplan for hele det stor-københavnske område, vi mangler både

[Antonsen.]

den fysiske og økonomiske planlægning. Vi vil gerne realisere disse ting her hurtigt, men vi vil også gerne hurtigt realisere en udvidelse af undervisningssystemet, af hospitalerne, vi vil gerne bygge en ny lufthavn, vi vil gerne lave tunnelbaner, og der skal også bygges en bro. Alle disse ting i det storkøbenhavnske område skal klares, og der er meget stærkt brug for en prioritering af disse opgaver, og der er brug for en koordinering, en overordnet planlægning af løsningen af disse opgaver. Denne planlægning må tilvejebringes, og der må lægges en helt fast prioritering.

Hvor i denne plan har vi Ørestadsperspektivet? Vi ved endnu ikke, der er endnu ikke truffet beslutning om, hvor broen skal gå. Skal det være en bro mod syd eller en bro mod nord? Skal den eventuelt deles, så der er vejbro mod syd og jernbanebro mod nord? Disse beslutninger må i et vist omfang være med til at bestemme prioriteringen af de her foreslåede motorvejsstrækninger.

Om de enkelte strækninger vil jeg sige, at Halsskovvejen selvfølgelig hurtigst må gøres færdig, så vi får forbindelsen til områderne vest for Store-Bælt, og det samme gælder stort set de vejstrækninger, som ligger inden for 30 km fra Rådhuspladsen; det er især lig grad i det område, vi har det stærke trafikpres. Men så kan man stille det spørgsmål: hvis det nu viser sig, efter at en prioritering er fastlagt, efter at det er kommet ind som led i en større sammenhæng, efter at man har besluttet, om det først er diverse hospitaler, teknika osv., der skal bygges, at adskillige af disse strækninger, de mere udprægede udflugtsveje, vejen nordpå forbi Hillerød og vejen op mod Frederikssund, hvor kapacitetsbehovet måske ikke er helt så stort i øjeblikket som for visse af de andre strækninger, og disse veje alligevel først skal bygges om 20 år, er det så ikke lidt for tidligt, at man nu går i gang med projekteringen, tegner disse veje og begynder at se sig om efter jord? Der kan jo ske en udvikling, befolkningsforskydninger i løbet af en sådan periode, og det vil måske medføre, at man vil lægge vejene på en lidt anden måde, end de er indtegnet på bilaget.

Man kunne også spørge, om det er rime-

ligt allerede i dag at gå i gang med en endelig detailprojektering af forlængelsen af Hørsholmvejen op til Helsingør. Hvis det viser sig, at der ikke bygges vejbro ved Helsingør, er det jo ikke givet, at det er dér, der er det stærkeste behov for en motorvej, inden de andre motorvejsopgaver her er løst. Og med hensyn til forslaget om at projektere en hovedvej ind til den såkaldte planlagte statsbanefærggehavn i Helsingør kan man jo også spørge: der det truffet endelig beslutning? Ligger det helt klart, at denne færggehavn skal ligge netop dér, hvor den sidste røde prik på kortet er placeret? Hvis det ikke er tilfældet, er det i hvert fald nødvendigt, at beslutningen træffes først, og at der derefter koordineres med de byplanlæggende myndigheder i København.

Med den prioritering, jeg selv var inde på, fik ringvej B 5 jo en forholdsvis høj prioritet, og man kan jo konstatere, at det er en af de veje, der ikke er tegnet færdig på kortet. Den ender i en grøn pil, der peger nedad. Det må vel forstås på den måde, at der her er tale om en virkelig koordinering med andre planlæggende myndigheder, at det er dem, der i øjeblikket planlægger hele Køge Bugt-området, man forhandler med, og at det kun er aftaler med disse myndigheder dér og med de kommunale myndigheder, man afventer i spørgsmålet om, hvor denne ringvej B 5 skal slutte sig til vest- og sydmotorvejen.

Jeg har bemærket, at de fleste af de foregående ordførere har været inde på spørgsmålet om plan, koordinering og prioritering i en større sammenhæng, og jeg vil gerne opfordre ikke alene ministeren, men hele ministeriet til at lytte til det stærke krav, der nu lyder fra de fleste partier om, at man virkelig sætter ind på dette område.

Ministeren for offentlige arbejder (Horn): Ja, jeg er her i det heldige tilfælde at kunne takke alle ordførerne for den positive indstilling, der er givet udtryk for til dette forslag.

Må jeg dernæst udtrykke min glæde og tilfredshed med, at man fra alle sider har givet mig anledning til at gøre nogle principielle bemærkninger om såvel den fysiske som den økonomiske planlægning. Jeg har

[Ministeren for offentlige arbejder.]

i nogle uger gået og tænkt på, at det nok var hensigtsmæssigt, om man gjorde nogle betragtninger over det, fordi man bør forestille sig, at befolkningen eller dele af befolkningen tænker: de taler meget derinde i folketinget eller andetsteds om store opgaver, der skal løses, men hvad bliver det egentlig til? Det er jo desværre sådan, at mange forestiller sig, at det er bare, fordi der ikke er nogen, der gør noget ved det; det at tænke på, hvorfra vi skaffer pengene og arbejdskraften, er ikke nær så nærliggende.

De detaljer, der er nævnt her, skal jeg ikke fordybe mig i, idet der jo fra flere sider er givet udtryk for, at man gerne vil have en ret omfattende udvalgsbehandling, og det bliver der jo også lejlighed til. Jeg vil forudskikke den bemærkning, at planerne jo i høj grad tager sigte på — som også hr. Antonsen, tror jeg det var, nævnte det — at amter og kommuner får lejlighed til at indrette sig — hr. Niels Helveg Petersen var inde på det med egnsplanlægningen — det gælder altså om, at de får mulighed for at indrette sig efter forholdene. Endelig må vi ikke overse, at de planer, der her er tale om, såvel som den rapport, der i sin tid blev lavet om veje i Nordsjælland, jo er ting, som amter og kommuner har været med i; det er ikke noget, som man bare har siddet på tegnestue i vejdirektoratet og fundet ud af. Det er startet ude, hvor behovet er, og derefter har vejdirektoratet koordineret tingene, så at det, der nu ligger på bordet, er udtryk for de almindelige ønsker i den pågældende egn, sådan som tingene tegner sig i dag og nogle år frem i tiden.

Vi ved jo, at på trafikområdet — også på mange andre områder, men i høj grad på trafikområdet — er det sådan, at ting, vi i dag synes er soleklare, kan vise sig om 4-5 år at være mindre heldige; man har taget fejl. Tempoet i transport er så eksplosiv, at man let kommer til at tage fejl; det kan også koste nogle penge.

Så meget om disse detaljer, og dernæst lidt om det principielle spørgsmål: tilpasningen af investeringerne. Jeg har nogle gange givet udtryk for også her i det høje ting, at vi må — sådan som regeringen også er i gang med det — lade planlægningen af

de fysiske og de økonomiske områder følges ad. Regeringen tilsigter at få alle tingene stillet op på både trafiksektoren, den sociale sektor, undervisningssektor, og hvad det ellers hedder, og så må regeringen sammen med folketinget blive enig om en prioritetsorden, alt efter hvordan vi nu vurderer nyttevirkningen af de penge, vi sætter ind. Der er altså her fuld overensstemmelse mellem tingets ønske, kan jeg forstå, og det, regeringen er i fuld gang med at forberede.

Med hensyn til dette specielle område, transporten, vil jeg gerne sige, at jeg tror nok, at den vejbygning, der foregår, er nøje vurderet. Naturligvis er der vældigt pres fra hvert enkelt amt og fra hver enkelt kommune for at få deres egne ting frem, men stort set tror jeg vi må erkende, at vejdirektoratet formår at afbalancere tingene, sådan at vi får bygget vejene dér, hvor behovet er. Men jeg har forestillet mig — og har også givet udtryk for det et par gange i den seneste tid — at vi måske nok i højere grad i fremtiden må afprøve nyttevirkningen af hver enkelt investering. Men det betyder, at den gamle tendens til strid mellem hovedstadsområdet og provinsen, mellem visse provinsområder og andre provinsområder må lægges til side, og at tingene må ses ud fra helhedsvirkningen, så vi får den største nyttevirkning af det felt, som vi nu vil investere på. Det vil sige, at proportionen på hver enkelt vejstykke eller brostykke, eller hvad det er vi laver, må afvejes mod alle de andre ting, som man vil investere i.

Jeg ved, at danske ingeniører nylig i syd-amerikanske stater har haft til opgave og stadig væk arbejder med at finde ud af nyttevirkningen af et stort og meget omfattende vejsystem, hvor man netop fra den pågældende regerings side lægger vægt på, at man nu bygger efter nyttevirkningsprincippet — som man her i tinget, ved jeg, gennem år har talt meget stærkt for. Dette princip må vi følge meget strengt i de kommende år — det er der ingen tvivl om — hvis vi skal løse opgaverne.

Det er rigtigt, som det er nævnt, at det ikke alene er et spørgsmål om penge, men også i høj grad et spørgsmål om arbejdskraft. Der er jo overordentlig meget i gang. Mange gange, når der tales om veje, kunne det let opfattes, som om der ikke var noget rigtigt i gang. F. eks. var hr. Herløv Larsen

[Ministeren for offentlige arbejder.]

inde på ulykkestallene i relation til vejene og mente, at man i og for sig måske godt kunne gøre noget mere. Man ville jo gerne gøre noget mere også på dette område for at bringe ulykkestallet ned, men både penge-mængden og arbejdskraften gør, at vi har begrænsede muligheder.

Den rapport fra 1961, som hr. Holmberg omtalte, altså rapporten fra transport-økonomisk udvalg, med den opstilling, man havde lavet over de kommende 20 års investeringer, er vi i gang med at justere — det er altså i relation til regeringens fysiske planlægning — for at se, om den prioritering, man har givet visse områder, stemmer med det arbejdsprogram, vi har lagt for tiden fremover. Alle de anlægsgøveler, som findes i denne rapport, og de nye, der skal føjes til, må jo passes ind i sammenhængen og fastlægges i den prioritetsorden, som det nu kan bære.

Hvis vi tager alene det område, vi her taler om, drejer det sig om en investering på omkring 800 mill. kr. Hvis vi hertil lægger de motorveje og andre veje, som laves i og ved København, og hvad der foreligger af planer, som Københavns kommune har — som nævnt af hr. Holmberg — så er det jo milliardbeløb, der er tale om. Det understreger naturligvis meget stærkt over for os, at vi må have prioriteringen i orden. Der er jo al anledning til, at man i udvalget også ser på den side af sagen, men jeg har altså her villet give udtryk for, at vi både i ministeriet for offentlige arbejder og i regeringen i høj grad er opmærksom på hele dette forhold.

Dermed har jeg vist i og for sig klaret den principielle side af sagen, som mange har været inde på. Så kan jeg måske pille et par enkelte ting frem af det, der direkte er spurgt om.

Både hr. Holmberg og hr. Arne Larsen var inde på vejføringer, linjeføringer, og hr. Arne Larsen siger, at han ikke føler sig bundet af disse linjeføringer. Det er højst sandsynligt, at man om 15 år eller 10 år, eller hvornår man nu skal tage stilling til de seneste af disse veje, kan have fundet ud af, at der må være lidt andre linjeføringer, men som jeg sagde før, er disse linjer stukket ud efter de synspunkter, som de kommunale myndigheder

for nærværende har fundet hensigtsmæssige, og vejnævnet, som jo er det overordnede vejorgan, har også haft denne sag til udtalelse, så man kan altså sige, at det store udsyn er lagt ind i den plan, der her er tale om.

Det er rigtigt, som hr. Holmberg nævner, at vi også må se disse ting i relation til det tab, der indtræder hist og her, hvor vejene ikke har tilstrækkelig kapacitet; men det hænger jo sammen med det, jeg nævnte før: at vi må tilpasse investeringerne efter produktionsbehovet på de enkelte områder.

Hr. Holmberg var inde på noget, som han også tidligere har nævnt, og som vi vel alle sammen i og for sig har været enige om, nemlig at i det omfang vi kan lave en stor samlet plan, er det ønskeligt, at det sker. Men det skulle der jo netop komme ud af de arbejder, som regeringen har sat i gang for at få den fysiske planlægning registreret; den side af sagen vil jeg derfor mene er i gang, og så kan man jo altid diskutere, om det går hurtigt nok.

Hr. Ninn-Hansen var inde på de samme problemer, også spørgsmålet om vurderingen, og jeg forstod, at hr. Ninn-Hansen var inde på, at hovedvej 1 fra København mod vest måtte have en stor prioritet; det har også andre været inde på, og jeg er tilbøjelig til at være enig deri, idet jeg tror — men det må naturligvis udmåles — at der her er et område, hvor vi får en stor effekt, og hvor der er et meget stort behov. Vi må også huske på, at vi får jo ikke den fulde effekt af de motorvejsstykker, vi har bygget, inden der er den fulde sammenhæng. Når vi laver det sådan stykkevis, er det jo både af hensyn til vore begrænsede økonomiske muligheder og af hensyn til behovet på stedet. Her kommer det med ulykkestallet meget stærkt ind; vi kan måske begrænse det ved at vælge den etapevise bygning, som man nu foretager ved Slagelse og andetsteds. Men det er klart, at den dag, vi har en motorvej fra København frem til trekantbyen eller længere, over den nye Lille-Bæltsbro, så har vi et særdeles produktivt vejorgan.

Jeg kan bekræfte over for hr. Ninn-Hansen, at min personlige vurdering af, hvem der skal bygge det faste anlæg over Store-Bælt og andetsteds, bl. a. beror på, at de store entreprenørfirmaer jo på forhånd har

[Ministeren for offentlige arbejder.]

et administrationsapparat, som kan forestå disse ting. Det ville ikke være rimeligt, om staten begyndte at investere penge i sådan et administrationsapparat, når det i forvejen findes her i landet. Den diskussion, der kan opstå om, om der nu er nogen, der skal mele deres egen kage ved, at private får dette arbejde, kan vi vel i og for sig godt stoppe; vi har så meget kontrol over tingene i vort samfund, at sådanne urimeligheder over for samfundet behøver man ikke at være bange for. Hertil kommer, at de store entreprenørfirmaer vel i og for sig ikke har for meget at bestille på længere sigt, så jeg tror, vi på det område kan regne med, at vi kan få en fornuftig pris og en fornuftig ordning, når man til sin tid skal tage stilling til den sag.

Hr. Arne Larsen og hr. Antonsen var inde på spørgsmålet om den påtænkte sydhavn ved Helsingør. Statsbanerne og vejdirektoratet er for nogle år siden begyndt at planlægge den, og statsbanerne har gennem deres bevillinger på finansloven mulighed for at bygge dette anlæg op, efterhånden som de nu kan få penge tilovers dertil. Men her må vi ikke glemme, at vi har 3 S-banestrækninger, der gerne skulle være færdige; derfor skal man være lidt tilbageholdende med at sætte ind på nye steder. Men jeg kan nævne, at efter den viden, vi nu har om, hvordan behovet vil være på H-Hlinjen, altså Helsingør-Helsingborglinjen, i 1980, så er det på høje tid, at der sker noget på det område. Hvis vi regner med den vækst i prognoserne, som man kan skønne ud fra de nuværende tal, vil der være brug for ca. dobbelt så mange færges i det område i 1980, som der er i dag, og det viser jo, at der er et behov at dække ind. Derfor må vi håbe, at det høje ting også, når tidens fylde er inde, vil se velvilligt på, om vi kan bygge denne sydhavn, og vejnettet skal naturligvis indpasses i dette system, det er også forberedt fra de to institutioners side.

Hr. Arne Larsen har også nævnt vest-

motorvejen og ringvejen omkring København. Der opstår naturligvis let diskussioner kommunerne imellem i området, også diskussioner mellem provinsen og København; men vi må ikke overse, at de store industrielle virksomheder, som anbringer sig på den vestlige del og sydlige del af København, skaber et kolossalt behov; vi har mange henvendelser fra kommunerne dér om nogle større investeringer, for at deres vejnet kan være tilstrækkelig effektivt. De har mange ekstraomkostninger ved, at det vejnet, de har, ikke er bæredygtigt nok.

Jeg var egentlig ked af, at hr. Arne Larsen gav udtryk for, at lovforslaget kom noget hovedkulds. Det synes jeg nu egentlig ikke man kan sige. Man er jo her i god tid med ting, som først skal realiseres ad åre, og det høje ting har mulighed for at pille ud og lægge til, så jeg synes, der er en rimelig plan i det, der her er lagt frem. Det mener jeg også der har været i det, der er planlagt igennem årene.

Hr. Niels Helveg Petersen starter med at sige, at vi skriver her en regning. Det er rigtigt, det gør vi. Den er nu til at overse i første omgang, og hvis vi stod om 10 år og ikke havde dette her ordentlig forberedt, ville man jo sige: hvad er det for en regning, vi har? Den kunne jo forudse, at dette her måtte komme; nu er vi bagefter! Det gælder jo også i forhold til den egnsplanlægning, som jeg allerede har været inde på. Den lille uoverensstemmelse, der synes at være imellem min fremsættelse og bemærkningerne vedrørende skov- og frødningsvæsenet, den nuance, der er i det, kan jeg ikke på stående fod kommentere, men jeg ved i alt fald, at det er så underordnet en ting, at det ikke får nogen vægt i bedømmelsen af lovforslaget.

Hr. Niels Helveg Petersen var inde på noget meget interessant, og jeg var meget glad for, at det blev nævnt her, nemlig den risiko for jordspekulation, der kan blive. Vi kan jo ikke se bort fra, at det, at vi antyder, at det skal foregå sådan og sådan, og det har folketinget konfirmeret, kan føre

[Ministeren for offentlige arbejder.]

til, at nogen sætter sig hen og lurer på, at hvis man køber noget jord i dette område, så er det om 5 år 10 gange så meget værd eller mere. Men jeg forstår, at alle partier i det høje ting er interesserede i at begrænse den slags udnyttelse af samfundets investeringer, så vi må håbe, at det kommende folketingsår kan løse nogle af de problemer.

Hr. Antonsen var inde på, hvordan dette kunne passes ind i Ørestadsproblemerne. Jeg mener ikke, at det vejsystem, som her er foreslået, vil skabe nogen vanskeligheder. Tilslutningen til det system vil kunne passe, for der er ingen grund til at antage andet, end at den linjeføring, man tænker på i KM-linjen, i hvert fald på den danske side, ligger temmelig fast, også i relation til de planer, der er om at gå fra Avedøreholme over Sydhavnen, Kalveboderne, over på Amager og videre over Saltholmen til Sverige. Man ved altså temmelig præcis, hvor den vejføring skal være — ligesom man ved det for Store-Bæltsindfældningen, den faste forbindelse over Store-Bælts indfældning på Fynssiden — jeg tror, at på det område er vi nogenlunde forsvarligt dækket ind, så det kan laves på en rimelig og forsvarlig måde.

Jeg beder undskyldte, hvis der er detaljer rejst her, som jeg ikke har svaret endeligt på. Men som før nævnt skal der jo foregå et udvalgsarbejde, og dér kan vi jo tage spørgsmålene op, eller man kan gentage dem.

Jeg takker endnu en gang for tilslutningen.

Arne Larsen: Det skal kun blive et par korte bemærkninger.

Ministeren udtalte, at man burde være beroliget ved, at amter, kommuner, vej-nævn osv. havde været med i det forberedende arbejde, og det er måske også ganske betryggende. Men det, som jeg savner, og som jeg tror ikke har været inde i billedet, er de overordnede planlægningsmyndigheder for hele Københavnsegnen. I sin tid — jeg tror, det var i 1961 eller sådan noget lignende — blev der udarbejdet en egnsplanskitse for hele Københavnsegnen. Den blev senere underkastet revision af et teknikerudvalg,

og så vidt jeg erindrer, gik disse skitser og disse planlægningsaspekter ud på, at man så vidt muligt skulle afdæmpe udviklingen i Nordsjælland, at man skulle prøve på at dreje udviklingen mod vest og sydvest, altså i retning mod Roskilde og i retning mod Køge, og det planlægningsarbejde, der hidtil er foregået, har jo netop været forsøg på at få udviklingen i Københavnsegnen til at dreje i disse retninger. Hvis man skal have overensstemmelse med, hvad det ene planlægningsorgan og hvad det andet planlægningsorgan laver, må disse ting dog samordnes, og hvis vi skal have en udvikling i Frederikssundfingeren, i Tåstrupfingeren og i Køge Bugt-fingeren, er det altså de vejproblemer, som her opstår, der i første række må ordnes, og altså prioriteres først. Derfor kunne jeg tænke mig, at det i det videre arbejde er de planlægningsmyndigheder, som har haft med egnsplanskitserne at gøre, der skal tages med på råd, sådan at vi får disse vejstrækninger i en sådan rækkefølge, at vi kan sige, at der nu er overensstemmelse med planlægningen.

Jeg forstod af ministerens svar, at statsbanerne er begyndt at planlægge denne havn syd for Helsingør, og at behovet for en ny havn vil være meget stærkt i 1980. Så må jeg mene, at det haster med at komme i gang, ikke alene med planerne, men også med at få dem ført ud i livet, for ellers kan der ske forfærdelig store ting i det område, og så er det måske private, der springer til og bygger en havn nord for Helsingør, en ny færgehavn, og dermed påfører statsbanerne en ret kraftig konkurrence. Hvis man vil være med i billedet, tror jeg altså, at man skal prøve på at følge med udviklingen, være i takt med den, og altså udbygge sine anlæg på det tidspunkt, hvor der virkelig er behov for det; og det tidspunkt nærmer sig altså meget stærkt.

Jeg vil ikke påstå, at jeg mener, det er en hovedkuld's plan, der er fremlagt her, den er sandsynligvis meget rimelig; men problemet er jo, at nu har vi planlagt en hel masse store vejanlæg landet over, og så skal vi fremskaffe en masse penge til disse planers udførelse. Det er selvfølgelig meget rart at projektere i dag, men hvis anlæggene ikke udføres før om 15-20 år, er disse projekteringer måske helt spildt, for så skal de eventuelt laves på en anden måde.

Niels Helveg Petersen: Jeg tvivler ikke om, at linjeføringerne og planlægningen i de forslag, der her foreligger, er sket i samarbejde med amterne, derimod har jeg mine tvivl om, at disse motorvejsanlæg er skitseret ud fra netop egnsplanmæssige synspunkter. Jeg har en fornemmelse af, at det mere er sket ud fra øjeblikkelige trafikanalyser end fra en samlet plan for Københavnsregionens udvikling. Her er jeg interesseret i at høre, om jeg skal forstå ministerens udtalelse derhen, at han ikke mener, der er nogen anledning til at drage det nye egnsplanråd ind i billedet. Vi skal tænke på, at det er det første organ, vi har fået, hvor der er mulighed for samlende drøftelser af disse problemer mellem de interesserede offentlige myndigheder i området.

Så har jeg et endnu enkelt spørgsmål til ministeren. Jeg ville ikke have blandet mig i brodiskussionen, hvis det ikke havde været for ministerens seneste udtalelse. Må jeg forstå ministerens seneste udtalelse derhen, at regeringen har lagt sig fast på, at forbindelsen over Store-Bælt skal udføres af private virksomheder? Jeg synes, det har en vis interesse at få det opklaret.

Ministeren for offentlige arbejder (Horn): Til det sidste og måske mest spændende spørgsmål tror jeg, jeg kan svare, at hvad regeringen vil, det ved jeg ikke noget om. Jeg nævnte før, hvad jeg personlig mener om det.

Hr. Arne Larsen føler sig ikke særlig beroliget ved, at amter og kommuner har været med i denne planlægning, og det var det samme problem, som hr. Niels Helveg Petersen var inde på her i anden omgang. Hr. Arne Larsen talte om de overordnede vejmyndigheders deltagelse i planlægningen og kom ind på den planskitse, der er udarbejdet for Københavnsområdet. Disse ting er naturligvis nøje indgået i de drøftelser, der ligger forud; det er helt klart, at vejdirektoratet og amtsinspektoraterne ikke overser, at de og de synspunkter er gjort gældende.

Det er er jo rigtigt nok, at det nye landsplanlægningsudvalg skal have noget at lave; jeg tror, det vil få nok at lave, og nu skal de jo også passe på ikke at lave det så kunstigt for sig selv, at der er nogen, der en dag finder på at sige: har de ikke

andet at lave end at sidde og finde på opgaver? Se nu hellere at komme i gang med nogle af dem! Dette er ikke sagt som nogen kritik, men som en erfaren mands erindring om, hvad der kan ske, hvis man ikke satser nogenlunde på, hvad den fornuftige, jævne mand tænker.

Jeg skal ikke blande mig i, hvordan udvalgsarbejdet skal foregå; men foranlediget af de synspunkter, som både hr. Arne Larsen og hr. Niels Helveg Petersen har gjort gældende, må jeg måske tilråde, at man i udvalget anmoder om fra såvel by- og egnsplanlæggerens side at få illustreret, hvordan de har tænkt sig hele det her. Der er ingen tvivl om, at det kan gøres, og hvad angår vejteknikerne, kan jeg give tilsagn om, at de nok skal møde op og illustrere, hvad der har været deres tanker med det, og jeg er temlig sikker på, at by- og egnsplanlæggerne på samme måde vil kunne illustrere, hvad de har tænkt sig i hele dette område frem i tiden. Det er meget fornuftigt og rimeligt, at udvalget får en klar forestilling om dette, inden det endeligt tilslutter sig disse anlæg. Dermed tak for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

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

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændringer i lov om international omnibuskørsel m. v.

(Lovforslaget (nr. 138) findes i tillæg A. sp. 2711, fremsættelsen i tidenden sp. 2700).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Th. Mikkelsen: Lovforslaget om international omnibuskørsel tager sigte på at