

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om indfødsrets meddelelse.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 141) findes i tidenden sp. 3427, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1429).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Ændringsforslagene nr. 1 og 2 og lovforslagets tekst, således ændret, vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 137) findes i tidenden sp. 3674, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1493).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Herløv Larsen: Jeg skal her ved anden behandling af lovforslaget gøre nogle bemærkninger.

Lovforslaget går ud på, at der gives ministeren bemyndigelse til at projektere de i lovforslaget anførte hovedvejsstrækninger. Udvalget har afholdt 3 møder og herunder haft samråd med ministeren for offentlige arbejder, og i samrådet deltog også repræsentanter for de planlæggende myndigheder, ligesom udvalget gennem ministeren har modtaget en erklæring fra boligministeren; denne erklæring er optrykt som bilag til betænkningen.

Jeg vil gerne her understrege nødvendigheden af, at der ved projekteringen finder en koordinering sted mellem de styrelser og myndigheder, der bliver berørt af hovedvejenes endelige fastlæggelse, ikke mindst af hensyn til videreførelsen af de anførte strækninger.

Som jeg nævnte ved første behandling, er der jo et meget stort behov for aflastning af vejene i Nordsjælland. Jeg nævnte også her, at netop Hillerød er et knudepunkt, en flaskehals, og at det derfor ville være glædeligt, om man så hurtigt som muligt kunne få fastlagt og endeligt projekteret det i lovforslaget omtalte hovedvejsanlæg.

Med hensyn til den hovedvej, der udgår fra Ejby til et sted øst for Frederikssund, vil jeg gerne lige gøre opmærksom på, at der ved den endelige projektering bør tages hensyn til den bro over Roskilde Fjord syd for Frederikssund, som netop nu er optaget på den nordsjællandske vejplan, af hensyn til den tilslutning til denne hovedvej, som til sin tid bliver nødvendig.

Jeg er endvidere helt klar over, at der i området ved Helsingør er særlige problemer med den endelige tilslutning til en statsfærgehavn, og jeg tror, at det af hensyn til udviklingen i dette område er nødvendigt, at man så hurtigt, som det overhovedet er muligt, får lagt de endelige retningslinjer for denne vejføring.

Udvalget har stillet et ændringsforslag, som er tiltrådt af ministeren, og som går ud på, at der i § 1, nr. 2, sker en tilføjelse, således at den hovedlandevej, som skal gå fra Helsingørvejen i nærheden af Brønsholm vest om Farum og Høje-Tåstrup — og efter lovforslaget til et punkt vest for Kildebrønde — ændres således, at det nu

[Herløv Larsen.]

bliver muligt for ministeren at fuldføre projekteringen til en forbindelse med vest- og sydmotorvejene. Jeg tror, det er rigtigt, at vi — selv om man lokalt endnu ikke er enig om, hvordan linjeføringen skal være — i forbindelse med dette lovforslag giver ministeren mulighed for, at dette vejstykke kan gøres færdigt.

I det hele taget er det vel vigtigt, at dette lovforslag nu kan gennemføres, således at man kan begynde projekteringen; det er jo vigtigt af hensyn til hele planlægningen i området, at man får mulighed for at vide, hvor de endelige vejlinjer skal gå, og det er vel også vigtigt, at man så snart som muligt får mulighed for en vis prioritering.

Jeg håber, at vi med gennemførelsen af dette lovforslag kan bidrage til en mere hensigtsmæssig udvikling i det nordsjællandske område lige så vel som i det andet i lovforslaget omtalte område, og jeg skal på mit partis vegne anbefale såvel det stillede ændringsforslag til vedtagelse som lovforslaget til videre behandling her i tinget.

Arne Larsen: Det stillede ændringsforslag til § 1, nr. 2, hvorved der gives ministeren bemyndigelse til at foretage projektering af en hovedlandevej fra Helsingørvejen ved Brønsholm vest om Farum og Høje-Tåstrup til Kildebrønde og derfra videre til forbindelse med vest- og sydmotorvejene, kan socialistisk folkeparti i og for sig udmærket godt tilslutte sig i håb om, at de uafklarede problemer, som findes i disse områder, hurtigt må finde en endelig løsning, så de berørte kommuner kan planlægge og disponere herefter. Hvor høj en prioritet denne motorvej så skal have, er jo et helt andet spørgsmål, som vi dog ikke skal tage stilling til i dag. Men jeg vil gerne gentage den opfattelse, som jeg gav udtryk for allerede ved førstebehandlingen af dette lovforslag, at jeg ikke mener, der er særlig stort behov for denne vejstrækning mange år fremover, og jeg vil her henvise til den udtalelse, som planlægningsorganerne under boligministeriet har fremsat; den findes som bilag til betænkningen. Der siges her — jeg citerer —

„Den i forslaget § 1, nr. 2, omhandlede ringvejsforbindelse (B 5) er skitseret med

en linjeføring, således at den med den hidtil forventede udvikling i Københavns-egnen ikke vil løse regionale krav til en ringvej af motorvejsklasse. Den vil ikke — hvad der kunne synes ønskeligt ud fra visse synspunkter — forbinde overordnede centre i baneoplandene, hverken i forhold til Lyngby-Ballerup-Tåstrup-Hundige eller i forhold til Helsingør-Hillerød-Roskilde-Køge; men vil få karakter af en international gennemkørselsvej Sverige-Tyskland.“

Dette gav jeg netop også udtryk for ved første behandling. Videre siger man:

„Om hensynet til den gennemgående trafik kan forsvare denne vej, skal man ikke tage stilling til, men man kan dog tvivle på, hvorvidt der foreløbig er behov for en sådan ny forbindelsesvej. Med en eventuel placering af en fast forbindelse i K-M-linjen vil en væsentlig del af baggrunden for vejen formentlig falde væk.“

Og videre siger man:

„Selv om der på indeværende tidspunkt alene er tale om projektering og sikring af B 5, vil disse foranstaltninger tendere mod at præjudicere en gennemførelse af anlægget, således at en senere erkendt, bedre løsning af et behov for tværgående forbindelser vanskeligt lader sig realisere. Planorganerne finder derfor, at B 5 bør have en lav prioritet.“

Endvidere tilføjer boligministeriet:

„For sit eget vedkommende skal boligministeriet tilføje, at den angivne linjeføring af den i § 1, nr. 2, omhandlede vej (B 5) vil forøge vanskelighederne ved i henhold til byreguleringslovens nugældende udformning og med ydelsen af rimelige erstatninger at holde igen over for tendenser til en uhensigtsmæssigt placeret bebyggelse.“

Jeg synes, der er meget vægtige indvendinger mod denne vejstrækning, men SF giver — omend nødtvungent — tilslutning til projekteringen, men vil naturligvis vende tilbage til problemet, når lovforslag om denne vejstrækning fremsættes.

Boligministeriets planlægningsorganer har også andre indvendinger over for de under nr. 3 og 4 nævnte vejstrækninger, idet man her mener, at hvis der ikke ydes større bi-

[Arne Larsen.]

drag til vejudbygningen, så er det i og for sig forkert at satse på en trafik eller på vejanlæg, som tilgodeser turist- og weekendtrafik, fremfor at satse på vejstrækninger, der tilgodeser arbejdssteds- og hjemtrafikken, og i denne problemstilling kan man være helt enig. Men man siger endvidere fra planlægningsorganernes side, at man finder, det er nødvendigt, at der lægges meget stor vægt på spørgsmålet om udbygningen af vejsystemerne i Køge Bugt-området, i Roskildefingeren. Man mener altså, at der, når der bliver tale om prioritering, bør lægges en større vægt på vejudbygningen i disse områder.

Endvidere vil jeg meget gerne understrege det, som man fra planlægningsorganernes og fra boligministeriets side fremhæver: at det er helt nødvendigt, at projekteringsarbejdet sker i samarbejde med de forskellige planlægningsmyndigheder; og jeg synes, at dette bilag til betænkningen fra boligministeriets planlægningsorganer i høj grad understreger, at man ikke har haft den fornødne koordinering mellem vejdirektorat og andre planlægningsorganer, og jeg håber, at dette må ske nu, da man går ind i den sidste fase af selve projekteringen.

Med hensyn til projekteringsarbejdet forstår jeg af ministerens svar på det spørgsmål derom, som blev stillet i udvalget, at ministeriet vil planlægge projekteringsarbejdet og fastlægge de generelle retningslinjer, men at man vil overlade det til amterne at forestå selve projekteringsarbejdet, og at man i den udstrækning, amterne ikke selv er i stand til det, vil prøve på at trække på private ingeniørfirmaers indsats på dette felt, at man altså ikke ønsker at oprette noget egentlig statsligt projekteringsorgan.

Endvidere har spørgsmålet om den såkaldte færgenhavn syd for Helsingør været rejst, og her kan jeg forstå, at man fra ministeriets side fastholder de synspunkter, at man ønsker at udbygge en ny færgenhavn Helsingør Syd, og at man ikke mener, at det forslag, som er fremsat fra anden side om at bygge en havn sydligere ved Kystens Perle, er relevant, trods det at det kan fremhæves, at en færgenhavn her vil blive væsentlig billigere, omtrent 75 mill. kr. billigere, end hvis man udbygger havneanlægget lige klos op ad Helsingør.

Med disse korte bemærkninger skal jeg i øvrigt tilsige mit partis velvillige tilslutning til lovforslaget; vi kan som sagt stemme for det stillede ændringsforslag.

Niels Helveg Petersen: Jeg kan anbefale på mit partis vegne, at lovforslaget gennemføres. Det vejer stærkt til, at vejmyndighederne og kommunerne herved får en mulighed for at planlægge, at sikre motorvejslinjer ved byggelinjepålæg osv. samt foretage eventuelle ekspropriationer og i det hele forberede senere anlæg af vejstrækninger. Men jeg vil gerne understrege, at der altså ikke i lovforslaget er tale om nogen form for prioritering, hverken imellem disse vejstrækninger indbyrdes eller i forhold til andre projekter, som ministeren for offentlige arbejder måtte have under forberedelse. Jeg synes, det er nødvendigt at understrege dette, ikke mindst på grund af de bemærkninger, som er gjort af planlægningsorganerne under boligministeriet. Hverken ministeren eller vejmyndighederne kan altså med denne lov i hånden påberåbe sig, at folketinget har truffet beslutning om andet end lige netop projekteringen, og jeg har da også forstået, at dette synspunkt helt og holdent deles af ministeren. Lovforslaget indebærer en vis risiko for, at de midler, folketinget bevilger til projektering, kan tænkes at være spildt, hvis udviklingen medfører, at en eller flere af de projekterede strækninger overflødiggøres eller skal omlægges. Denne risiko må folketinget tage på sig, men jeg betragter trods alt denne risiko for mindre end risikoen — eller skal vi sige sikkerheden — for, at en senere anlæggelse af flere af disse strækninger vil blive dyrere og besværligere, hvis ikke vejmyndighederne i god tid får lov til at forberede. Det er dette synspunkt, der for mig er afgørende for tilslutning til lovforslaget.

Så vil jeg gerne til slut understrege den bemærkning, som boligministeriets planlægningsorganer gør om, at der finder et samarbejde sted med planlægningsmyndighederne med hensyn til den endelige beliggenhed, med hensyn til antallet og med hensyn til placeringen af de nødvendige tilslutningsanlæg. Jeg tror, det er af stor betydning, at der ved arbejdet med disse anlæg bliver et nært samarbejde imellem vejmyndighederne og planlægningsorga-

[Niels Helveg Petersen.]

nerne af betydning for sikringen af den bedst mulige gennemførelse.

Jeg kan anbefale lovforslaget, og jeg kan også anbefale det stillede ændringsforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Horn):

Jeg vil gerne sige tak til ordførerne for tilslutningen til dette lovforslag, der jo ganske rigtigt, som hr. Niels Helveg Petersen gjorde opmærksom på, er et system, hvorefter man netop ud fra planlægningssynspunkter i god tid kan forberede, hvordan det overordnede vejnet kan udbygges her i landet for at undgå fejlinvesteringer. Derfor forekommer noget af den diskussion, som foregår her, lidt ejendommeligt, men lad det nu ligge. Jeg troede egentlig, at de fleste var klar over, at det var sådan.

På den foranledning, der nu er givet, vil jeg gerne gøre opmærksom på, at det er jo ikke sådan, at dette lovforslag ikke er tiltrådt af byplan- og egnsplanlæggerne. De har tværtimod i møder, som udvalgsmedlemmerne ved, givet udtryk for, at de accepterer. At der så bagefter kan findes på nogle små ting, som man gerne ville gøre yderligere bemærkninger til, er noget andet; det er der jo rig lejlighed til den dag, man endelig skal give bevilling til anlæg af disse veje; det vil tinget møde igen i form af direkte forslag om bevillinger til anlæg af de enkelte vejstykker, d. v. s. prioritetsordenen, som der senere skal tages stilling til.

Jeg kan ikke undlade at gøre en bemærkning om, at det ligesom foresvæver mig, at planlæggerne vil forhindre, at der kommer for mange op at bo i Nordsjælland; det er der måske meget om, men nu er det vel ikke sådan, at det bare skal være et herremandsområde deroppe; det skal vel også være sådan, at almindelige mennesker kan bo der. Planlæggerne behøver ikke at blive for nærmet over denne betragtning; de skal bare vide, at vi måske er et par stykker, som kigger lidt på den side af sagen. Der går ingen muligheder fra planlæggerne for at komme med i de endelige bestemmelser, medmindre de vil tilsidesætte amtskommunale og kommunale synspunkter, og det tvivler jeg på; jeg tror slet ikke, der er grund til at lave den blæst om, at der skulle være uenighed imellem vejdirektoratet og planlæggerne om dette her. Det er jo da ikke

sådan, at vejplanlæggerne overhovedet ikke har forstand på at tage hensyn til, hvad der kan være af fornuftig byplanlægning. Jeg tror, det ordner sig ved en fornuftig forhandling parterne imellem, når der skal tages endelig stilling.

Sluttelig må jeg gøre en bemærkning om dette med, hvem der til sin tid, når anlæggene skal udføres, skal forestå det. Det må vi tage stilling til til den tid. Den nye lov om hovedlandeveje og statsveje, hvad man vil kalde det, forudsætter jo, at det er staten, der betaler, og det er staten, der bestemmer, hvem der skal anlægge. Vi ved jo, at der har været meget diskussion om, hvordan det skulle foregå ved den østjyske motorvej; der er jo ikke tale om, der skal laves nye statskontorer, men jeg vil gerne gentage, hvad jeg tidligere har sagt: jeg har aldrig hørt, at amtsvejvæsenene har en hel masse ingeniører gående, som ingenting har at lave. Derfor kan jeg dårligt forestille mig, at der skulle ske så forfærdelig meget ved det, om staten selv siger, at her er det mest hensigtsmæssigt og billigst, at vi laver det. Det må jeg fortsat mene vil være det rigtige, medmindre man har ingeniører gående, der bare går og venter på, at de skal overtage noget fra staten, og det tvivler jeg på at nogen amter har råd til. Tak for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslaget, § 1, således ændret, og §§ 2 og 3

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring i lov om tipning.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 128) findes i tidenden sp. 3160, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1403).