

**[Skovmand.]**

føre til krav om øgede bidrag fra de nordiske staters side, og den situation gør vi klogt i at tage i betragtning allerede nu.

**Aksel Larsen:** Hvis en sådan tænkt situation som den, hr. Skovmand forudså, skulle indtræffe, vil jeg antage, at socialistisk folkeparti også ville stille sig velvilligt over for forslag om at imødegå sådanne eventuelle vanskeligheder. Danmark har været med til at skabe det skandinaviske luftfartssamarbejde, der er en meget væsentlig del af det nordiske samarbejde, og det bør naturligvis ikke afbrydes, og det lovforslag, regeringen her er kommet med, det medgiver vi vor anbefaling. Vi vil stemme for det.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg vil blot takke for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Ønskes der udvalgsbehandling? (Tilråb: ja!). Der ønskes udvalgsbehandling af forslaget. Ønskes der et udvalg på 17 medlemmer, eller ønskes det oversendt til trafikudvalget? (*Afbrydelse*). Så vil jeg foreslå, 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 projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanlæg.*

(Lovforslaget (nr. 125) findes i tillæg A. sp. 2529, fremsættelsen i tidenden sp. 3232).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Horn:** Også dette forslag kan vi anbefale. Jeg vil gerne knytte nogle enkelte principielle bemærkninger til forslaget. Dels er vi helt enige i, at arbejdsopgaver af denne størrelsesorden nok bør omfattes af selvstændige forslag, sådan som ministeren her har fundet det hensigtsmæssigt, og ikke tages efter det almindelige system, vi har ved udbygning af motorveje. Der er endvidere det ved det, at anlæg af denne karakter i høj grad har betydning for kommuner og amtskommuner i deres planlægning. Vi ved jo, at en af de nye amtskommuners væsentligste opgaver bliver at planlægge. De skal nok få mange kvaler med primærkommunerne, når det gælder om at blive enig om planlægningen, men det bliver jo deres sag. De skal i hvert fald nødvendigvis skyde på folketinget, for at vi ikke i rimelig tid har givet dem mulighed for at vide, hvad vi mener om tingene.

Det er også ønskeligt, at det bliver markeret på et tidligt tidspunkt af hensyn til de investeringer, som vi i øvrigt har inden for trafiksektoren og andre sektorer, så vi kan tage stilling til, hvornår vi mener at det sådan kan lade sig gøre. Dette som udenværker.

Den tilvækst, vi kan regne med der vil komme på E4, med indenrigsbetegnelsen A2, vil være ret væsentlig også i de kommende år. Vi ved, at den har været overordentlig stærk, og vi ved, at man på E3-området har følt sig noget trykket af, at vi udbygger E4-området for stærkt i forhold til E3-området, men trafikøkonomien kan jo fuldt og helt begrunde, at det er gået sådan, som det er, og også at dette forslag nu bringes frem.

Vi ved, at den længere fritid i høj grad vil give anledning til en stærkere trafik. Antallet af biler pr. 1000 indbyggere er nu ved at placere os blandt de fineste i verden. Endelig er der en ting, som pudsigt nok det udvalg, som har afgivet betænkning i november måned om denne sag, ikke rigtig har for øje. Det er det, som vil ske i det øjeblik, jerntæppet mod øst åbnes, og

[Horn.]

meget tyder dog på, at vi meget stærkt nærmer os en åbning på dette felt. Der er det givet, at det vil give en yderligere belastning. Denne trafik vil ganske vist dreje af på et andet sted eller, hvis den kommer sydfra, komme ind på et andet sted, nemlig på Gedserruten eller Gedslerlinjen, og derfor må vi regne med, at der vil blive en overordentlig stærk trafik i området.

Man har i det sagkyndige arbejdsudvalg, som har arbejdet med det, arbejdet med 4 forskellige linjer, men man kom ret hurtigt til det resultat, at der var 2, man måtte vælge imellem, nemlig den, der er omfattet af forslaget, den såkaldte Farø vest-linje, og den anden linje, Orenæs-linjen, som ligger vest om Vordingborg. Disse to forslag har man behandlet i dette arbejdsudvalg og alt taget i betragtning er man altså kommet til det resultat, at det er lidt dyrere at gå over Farø i anlæg, og tillige vil der også være noget større driftsomkostninger for trafikkanterne fremover alene i kraft af vejlængden.

Nu er der i den beregning, der er lavet over omkostningerne, indregnet noget med tidsvurderinger, og det er jo ikke sikkert, at vi i år 2000 skal anlægge den samme betragtning eller bruge den samme værdimåler for tidsvurderingen som den, man gør på nuværende tidspunkt.

Endvidere er det sådan, at naturfredningsfolkene i det hele taget har meget imod disse to linjer; de havde hellere set, at man havde valgt den såkaldte Masnedø-linje, som man også beskæftiger sig med, og som løber parallelt med den nuværende Storstrømsbro-linje. Jeg må mene, at det er rigtigt, at man har valgt de to linjer at tage stilling til. Vi er også enige i, at det er rigtigt, at man har valgt Farø-linjen. Jeg ved meget vel, at der på lokalt plan er nogen uenighed om valget af linje, men det er jo meget traditionelle synspunkter, der er lagt til grund for de vurderinger, der er anlagt både fra Maribo, fra Nakskov og fra Vordingborg m. fl. Man mærker tydeligt — og det skal ikke opfattes som fornærmende eller nedsættende — at man dér tænker i baner, som havde deres berettigelse omkring 1940 eller måske lidt senere, men man bør jo ved anlæg som disse i højere grad

prøve at sigte imod år 2000, selv om vi ikke kender menneskenes adfærd eller velstand på det tidspunkt. Ud fra en sådan vurdering og også ud fra den målsætning, vi i høj grad i øjeblikket er optaget af, nemlig at vi skal prøve at få en bedre fordeling af erhvervs-virksomheder landet over, ligesom mulighederne for at udnytte naturskønheden må tages i betragtning, må vi være enige i, at det foreliggende forslag er udtryk for det rette valg, selv om omkostningerne er større både ved anlægget og senere ved at komme fra nord til syd, fordi vejen bliver lidt længere. Jeg vil navnlig lægge vægt på, at man ved at vælge Farø-linjen får en spredning af industritilvæksten i Næstved-Vordingborg området, som nok skal fortsætte på ganske naturlig måde. Vi behøver ikke fra statens side at gøre noget for at presse den udvikling frem. Det ville være ønskeligt at trække denne industritilvækst noget længere over imod øst, men selv om det ikke skulle gå sådan, som naturligvis mange i det nye storamt, Storstrømsamtet, forestiller sig, vil linjeføringen være rigtig også af hensyn til rekreative områder. Vi må jo regne med, at det storkøbenhavnske område ikke kan få sit behov for rekreative områder dækket i det nordsjællandske område og heller ikke i det nordvestsjællandske, slet ikke når det drejer sig om strand. Vi må regne med, at der bliver en søgning ned mod disse områder, hvor naturskønheden fuldt ud kan måle sig med den, man møder i Nordsjælland.

Endelig må vi jo regne med, at uanset om vi kommer i EEC eller ej — men det gør vi da forhåbentlig på et eller andet tidspunkt — vil vi komme til at dele disse kyststrækninger og disse naturskønne områder med andre europæere, som kan lægge betydelige valutamængder. Turisterhvervet er i øjeblikket Danmarks tredjestørste valutaskabende erhverv, og det vil kunne blive større, hvis vi selv har forståelse for det og vil gøre noget for det; desværre synes der ikke at være så forfærdelig mange, der interesserer sig for den side af sagen — vi kan bare tænke på nogle af de love, vi har vedtaget i folketinget, som virker meget fjendtlige over for turismen — men det er en faktor, som vi ikke bør overse.

Alt taget i betragtning, både det økono-

[Horn.]

miske og det menneskeligt miljømæssige, mener jeg, at det er en fornuftig linje, der her er valgt, selv om jeg skal erkende, som jeg her har givet udtryk for, at selve trafikøkonomien, hvad dette afsnit angår, umiddelbart taler imod min og mit partis principielle ønske om at opnå den største nyttevirkning. Men dette minus er ved siden af de fordele, som jeg her har påpeget, den pris, som jeg mener vi må være villige til at betale, for at vi kan få den bedst mulige urbanisering af de forskellige egne af landet, hvor staten griber ind ved havnebyggeri, vejplaner, jernbaner osv.

Jeg kan med disse betragtninger anbefale forslaget til velvillig behandling.

**Fanger:** Vi har jo mange både små og store trafikproblemer at løse i den kommende tid. Rundt om i landet kan man ikke forstå, at mange af dem ikke allerede er løst. Det gælder f. eks. broen til Mors, som jo blev vedtaget for snart mange år siden. Det gælder broen til Als, som ikke mere kan tage trafikken, og det gælder store dele af motorvejen i Jylland osv. Men selv om vi ikke skal i gang med en ny motorvej i Sydsjælland og på Falster og en ny Storstrømsbro fra Sjælland til Falster foreløbig, så er det nødvendigt at få den projekteret og fastlagt, selv om der eventuelt går 10 år eller mere, inden den er udført.

Der har i det udvalg, som har arbejdet med problemerne, været forslag om forskellige linjer, og selv om linjen over Farø både er den dyreste og er 5-6 km længere end den nærliggende ved siden af den gamle bro, så løser dette forslag samtidig et trafikproblem i Sydsjælland, på Møn og på Falster, herunder, som hr. Horn nævnte det, forbindelsen til Gedser, der måske kan kræve en større trafik fremefter. Det løser et problem, som en bro ved siden af den nuværende ikke vil løse. Det er samtidig den teknisk set bedste løsning, og det vil blive en smuk tur at køre på denne bro; rent principielt er jeg tilhænger af, at motorveje og andre trafikåre føres igennem smukke landskaber, som den største del af befolkningen ellers ikke ville få at se.

Det konservative folkeparti går ind for projektet, og vi vil med interesse følge arbejdet i trafikudvalget.

**Holmberg:** Ja, der er jo ingen grund til at lægge skjul på, at hver gang vi drøfter trafikpolitik i folkettingen — og under begrebet trafikpolitik hører jo meget — er der mange ting, vi er enige om. Vi er alle sammen enige om, at vi gerne skulle have en billig, en effektiv og en hurtig transport; vi er også enige om, at vi skal have planlægning både på det korte og det længere sigt, og vi forsøger naturligvis hver gang at foretage en gennemgang af de forskellige sektorer og de forskellige projekter, som vi jo har mange af. Vi har veje, broer, jernbaner, havne, lufthavne og de særlige københavnske problemer, og jeg erkender, at de er også store. Endvidere har vi pligt til, så vidt det er muligt, at prioritere de forskellige opgaver, og det prøver vi også at gøre. Det må også være vor opgave til enhver tid at forsøge at vurdere, hvad vi har råd til, hvad vi også gør.

Jeg er imidlertid helt sikker på, at på trafikens område kan vi nemt komme bagefter, og det er meget store investeringer, det drejer sig om. Men vi er da i hvert fald på et område, hvor vi ved at vi altid har dækning, selv om vi må konstatere, at vejudgifterne efterhånden er kommet op på 2,5 milliarder kr. årlig. Det er store beløb, som kommer ind fra dem, der bruger vejene. Det er jo velkendt.

Så kunne man måske spørge, om de ret brede bemærkninger egentlig kommer forslaget ved, men det mener jeg de gør, netop når vi har dette forslag til første behandling. Det drejer sig om projektering af en fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende vejanlæg. Ifølge forslaget ønsker man bare en bemyndigelse til ministeren til at foretage en projektering; det er altså ingen anlægslov, men anlægsloven kommer senere. Det er simpelt hen meningen med denne førstebehandling. Det, vi står over for, er ret beskedne beløb til projekteringen. Det er jo over 3 finansår først 4 mill. kr. og så 2 gange 5 mill. kr., men til det beløb må vi så regne med at skulle lægge ca. 423 mill. kr., og det er endda med prisniveau 1968. Hvad beløbet bliver, når projektet engang er færdigt, er der ingen der ved, det kan vi bare gætte på; at det ikke bliver billigere, er vi jo klar over.

Men forslaget bygger på det rigtige. Det er et led i en større sammenhæng, og det

[Holmberg.]

gælder jo altså den planlagte sydmotorvej fra København til Rødby. Endvidere er jeg overbevist om, at det er rigtigt og nødvendigt med bygning af en ny bro. Den nuværende Storstrømsbro blev jo åbnet i september 1937. Den er smal, bare 5,6 m; det er vistnok det samme som den nuværende Lille-Bæltsbro. Men så er der grund til i dette tilfælde at gøre opmærksom på, at trafikken over Storstrømsbroen stadig væk kun er ca. det halve af trafikken over den eksisterende Lille-Bæltsbro. Men det vil også være et godt stykke tid, inden den bro, som det er meningen at bygge, er en realitet, måske omkring 1980. Jeg mener, det er rigtigt, at vi giver ministeren denne bemyndigelse til at lade foretage projektering og til forberedelse og sikring af disse anlæg. Og så er der ingen grund til her ved første behandling yderligere at gå i enkeltheder, men der er mange ting, som er oplagt stof til udvalgsarbejdet.

**Bilgrav-Nielsen:** Der er en lang række ting, der taler for, at den vejstrækning, ministeren beder om bemyndigelse til at projektere, er den rigtige ud af de 4 forslag, som betænkningen vedrørende problemet har peget på. Det er f. eks. indlysende, at en Farø-linje ikke i samme omfang som de to andre foreslåede, Orenæs- og Masnedø-linjerne, vil berøre byudviklingsområderne i Vordingborg. Det er også indlysende, at Farøforslaget må kunne få egnsudviklingsmæssig betydning, og jeg mener også, at det er klargjort dels igennem betænkningen, dels også ved anvendelse af almindelig sund fornuft, at strækningerne vest om Vordingborg, altså Orenæs-linjen og Masnedø-linjen, vil give nogle problemer, navnlig vedrørende Vordingborgs besejlingsforhold. Der er altså en række ting, som synes at være klare plusser ved den foreslåede linje.

Der er nok en anden ting, som kan fremhæves som en betydelig faktor, der trækker i en lidt anden retning, nemlig den noget større anlægsudgift, som folketinget til sin tid får præsenteret; 27 mill. kr. dyrere bliver den af forslaget omfattede linje end Orenæs-linjen, og hvis man vurderer det over en årrække, så vil den længere strækning betyde en samfundsekonomisk fordyrelse. Men jeg mener, at alt taget i betragt-

ning må man vist skønne, at det er et rimeligt valg, der er foretaget.

Jeg vil dog mene, at et udvalgsarbejde må kunne føre til en større afklaring, end forslaget giver; navnlig har jeg bemærket, at det ret omfattende bilagsmateriale, som følger forslaget, nok må betegnes som værende måske overvejende negativt i forhold til det forslag, der er forelagt. Jeg har bemærket — hvis jeg må gøre den måske lidt spydige bemærkning — at visse af de amtsråd, der har udtalt sig, ikke var særlig vel fremmødt. Men jeg tror trods alt, at forslaget er et godt udgangspunkt for en bred diskussion, og jeg ønsker, at vi får en sådan diskussion. Jeg har navnlig lagt mærke til, at det af ministerens fremsættelsestale fremgår, at vejnævnet, jeg ved ikke, om det har været imod, men det har i hvert fald haft en noget anden opfattelse, forstår jeg, end ministeren har. Men det må vel være muligt i trafikudvalget at få at høre vejnævnets udtalelser om det pågældende projekt.

Det nævnes i forslaget, at udgifterne ved projekteringen skal afholdes over 3 finansår — det sidste finansår skulle være 1972-73 — og det foranlediger mig til at spørge, om ministeren har til hensigt at få forslag om anlæg frem omkring 1973-74, eller om ministeren betragter dette anlæg som værende et, der ligger længere ude i fremtiden. Jeg er i hvert fald sikker på, at dette er et vigtigt forslag; det er vigtigt, at visse linjer fastlægges. Det er også vigtigt, at man, når linjerne er fastlagt, sikrer, at de kan fastholdes. Vi har jo for nylig, da vi behandlede socialdemokratiets forslag om en ændret linjeføring omkring Engstrand Allé, set, hvordan det kan gå, hvis man ikke håndhæver de regler og bestemmelser, der skal sikre, at linjer ikke ødelægges af bebyggelse og anden udvikling.

Til slut vil jeg gerne give udtryk for, at vi betragter dette forslag som et godt forhandlingsgrundlag. Jeg håber, ministeren er indstillet på, at vi endevender sagen i folketingsudvalget, og at vi tager udgangspunkt i den betænkning, som ligger til grund for forslaget, og som jo er ret omfattende. Dernæst vil jeg gerne give udtryk for, at det i det radikale venstre er et stort ønske, at vi får en egentlig og omfattende debat om trafikplanlægningen, om prioriteringen af de

## [Bilgrav-Nielsen.]

store trafikopgaver. Jeg ville ønske, det kunne blive i indeværende samling. Jeg mener, at der efterhånden også med trafikministerens hjælp er luftet visse forskellige synspunkter vedrørende visse større og mindre anlæg, som det kunne være betimeligt at vi i folketinget fik mulighed for at debattere til bunds. Jeg håber, at det kan lykkes i indeværende samling, og dermed skal jeg give min anbefaling af det foreliggende lovforslag.

**Arne Larsen:** Nærværende lovforslag giver en bemyndigelse til trafikministeren til at lade projektore en hovedlandevej som motorvej på en strækning fra Rønnede vest for hovedvej A 2 i en linje ned over Sydsjælland øst om Vordingborg, over Storstrømmen og over Falster til Guldborgsund. I alt skulle det være en strækning på ca. 50 km. Ministeren foreslår en linjeføring, som betegnes Farø vest, med to broanlæg, nemlig et fra Sjælland til Farø og et fra Farø til Falster. Hele vejanlægget, broerne inklusive, skulle komme til at koste ca. 424 mill. kr., når man tager sit udgangspunkt i 1968-priser. Hvad det vil blive, når anlægget engang kommer til udførelse, er det ikke nemt at sige på nuværende tidspunkt, men det bliver jo adskilligt flere millioner kroner.

Når denne lov er vedtaget og vel om nogle få år bliver fulgt op af en anlægslov; så mangler vi for så vidt kun en lov om en ny Guldborgsundbro med tilsluttende vejanlæg for at være nået til vejs ende med den sydlige motorvej fra København over Køge til Rødby.

Hvornår vi er endeligt færdige, er det vel umuligt at sige, men det ville for så vidt være rart, om ministeren ligesom kunne åbenbare lidt om tidspunktet for afslutningen af dette meget store og lange motorvejsanlæg.

Til grund for forslaget til denne projekteringslov ligger, som det også er nævnt af andre ordførere, en betænkning fra et udvalg nedsat af ministeriet for offentlige arbejder. I denne betænkning er der for så vidt undersøgt og udarbejdet fire forskellige forslag til dette motorvejsanlægs linjeføring, og det bemærkes jo, at man ikke fra udvalgets side har lagt sig på noget bestemt forslag; så vidt jeg har kunnet skønne, her-

sker der også en mere eller mindre almindelig uenighed mellem vejnævnet, det nedsatte udvalg, de berørte amter, kommuner og fredningsmyndigheder; tilsyneladende er der ikke nogen synderlig stor enighed om, hvordan linjeføringen skal være.

Men ministeren har jo altså foretrukket Farø vest-linjen, og jeg vil også udtale her, at jeg har mest sympati for denne linjeføring, selv om den går 6 km øst om Vordingborg. Jeg er nemlig enig i, at motorvejsanlæg bør placeres i en passende afstand fra større byer og bymæssige bebyggelser, således at der bliver mulighed for at foretage en hensigtsmæssig byudvikling. Derfor er jeg modstander af, at vi f. eks. i andre lovforslag har fået lagt linjeføringerne alt for tæt på større byområder.

Den foreslåede linjeføring vil også kunne få en vis betydning for en egnsudvikling i Præstø- og Møn-områderne, og det er, efter hvad jeg kan skønne da, mere tiltrængt end at få en motorvej klos op ad Vordingborg. Men det er også rigtigt, som det er anført, at denne motorvej inklusive broanlæggene vil være ca. 25 mill. kr. dyrere med denne linjeføring end det billigste forslag, så vidt jeg erindrer Masnedsundforslaget.

Men her tager man ikke i betragtning, at med en Masnedsundlinjeføring får vi større havnemæssige problemer, bl. a. for Vordingborg, og så vil man vist meget nemt blive stillet over for kravet om, at der skal anlægges en ny havn omkring Vordingborg, og hvor mange millioner kroner vil det koste? Det har man vist ikke taget hensyn til, når man fra en vis side kritiserer Farø vest-linjen; man bruger udelukkende det argument, at over en 20-årig periode vil de samfundsøkonomiske omkostninger blive ca. 200 mill. kr. større ved Farø vest-linjen end ved Masnedsund-linjen. Men det er vel ikke altid de betragtninger, som bør anlægges, for så skulle man jo simpelt hen trække motorvejslinjenettet mellem punkterne på den kortest mulige måde, og så kunne man sige: ja men det var jo benzinøkonomisk det billigste. Men herregud, der er da mange andre synspunkter, som må ind i billedet, når vi skal anlægge motorveje.

Man kunne selvfølgelig i forbindelse med disse fire forslag til linjeføring også stille

[Arne Larsen.]

spørgsmålet, om man ikke kunne udbygge det eksisterende broanlæg, den nuværende Storstrømsbro. Men dér fremgår det jo for så vidt af betænkningen, at man også nøje har undersøgt en ombygning af den eksisterende Storstrømsbro. Den vil blive meget, meget omfattende, hvis den skal kunne tage den stigende vejtrafik i de mængder, som der bliver tale om, og det har jo vist sig i en undersøgelse heraf, at det vil blive væsentligt dyrere at udbygge den eksisterende bro end at bygge broerne i Farø-linjen.

Derfor kan jeg ud fra disse betragtninger tilsige mit partis velvillige støtte til dette lovforslags gennemførelse, men selvfølgelig vil det være både rigtigt og sagligt velbegrundet at tage en nærmere drøftelse af problematikken om den nye faste forbindelse over Storstrømmen i trafikudvalget, men mit parti er som sagt velvilligt indstillet over for forslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (*Guldberg*): Jeg vil gerne begynde med at gøre undskyldning over for hr. Bilgrav-Nielsen for en trykfejl i bilagene. Der blev sagt noget om, at der var mange fraværende i amsrådene; ifølge Præstø amsråds referat skulle der have været 25 fraværende medlemmer, og det er jo ganske godt gjort, når de ikke er 25 i rådet. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at der var ét fraværende medlem, og jeg beklager trykfejlen.

Man har spurgt, om jeg kan sige lidt nærmere om anlægstidspunktet, for dette er jo, som det er blevet sagt, en projekteringslov, hvis formål det er at få lagt fast, hvor linjen skal være, og få den sikret. Spørgsmålet om de ret store anlægsudgifter ved det stykke vej, der her er tale om, kommer ikke ind på nuværende tidspunkt; arbejdet går jo ind i rækken af den slags arbejder. Jeg kan ikke sige så forfærdelig meget bestemt om anlægstidspunktet endnu. I øjeblikket kan vi inden for de rammer, vi har, bruge ca. 430 mill. kr. årligt på motorvejsarbejder, og strækningen her går som nævnt simpelt hen ind som en ganske almindelig del af motorvejsarbejdet, blot at der er et stykke, som er unormalt dyrt. Den indbyrdes placering af de forskellige strækninger af de planlagte og projekterede mo-

torveje i prioriteringen kan også godt undergå ændringer undervejs, fordi vi bl. a. må sætte ind for at fjerne de værste trafikvanskeligheder.

På den anden side lægger jeg ikke skjul på, at det er mit meget store ønske, at der kan findes et økonomisk og sagligt rigtigt grundlag for at bruge en større del af vore samlede vejjudgifter til gennemførelse af motorveje og store gennemgående hovedlandevejsarbejder; det virker nemlig besparende, idet det mindsker behovet for udbygning af andre veje. Hvis noget sådant kan lade sig gøre på en fornuftig måde, kan det også påvirke anlægstidspunktet for denne strækning, der som sagt trods sin ret høje pris stadig kun er en almindelig del af det samlede motorvejsnet.

Jeg skal ikke nægte, at jeg, som flere af ordførerne har været inde på, naturligvis har haft nogle overvejelser, da jeg skulle finde ud af at vælge mellem de to linjeføringer, Masnedø og Farø; så kan man igen underopdele, men det er ikke så væsentligt. Der var jo ret stor uenighed om disse linjer i det oplæg, jeg fik. Men jeg vil gerne sige, at man ikke uden videre kan slå det valg, vi har foretaget her, og som jeg takker for tilslutning til, fast som et helt nyt princip. Man kan dog måske sige — det er i al fald det, der foresvævede mig — at vi med dette forslag har frigjort os en lille smule fra de meget strenge teknisk-økonomiske retningslinjer, for selv om man tager hensyn til de eksempler, hr. Arne Larsen nævnte, og hr. Horns betragtninger om Gedsertrafikken osv., har min opfattelse været, at den linje, jeg her foreslår, vitterlig er dyrere end Masnedø-linjen. Så kan man altid diskutere hvor meget, og at der for en stor del af trafikken bliver tale om en omvej på de 6 km, eller hvor meget man nu skal sætte det til. Det er realiteten i vort valg, og jeg tror, vi har valgt rigtigt.

Så har der også været de lokale hensyn, hvor jeg godt ved, at alle mod øst gerne vil have vejen mod øst, og alle mod vest gerne vil have den mod vest. Det er imidlertid ikke altid, man bare skal summere ønskerne op. Man skal også se lidt på styrken i dem, og for mig har det så afgjort spillet en rolle, at man vel måtte sige, at den vestlige egn dernede havde sin vejforbindelse — og den bliver jo liggende, selv om man bygger en til

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

— medens det østlige område på en måde blev forladt. Desuden har jeg lagt megen vægt på den æstetiske betragtning; det gælder ikke alene om at lægge vejen et sted, hvor man kan lade folk få fornøjelse af et smukt område i Danmark — det synes jeg også er vigtigt — for rent æstetisk kan der være betænkeligheder, og det har egentlig undret mig, at der ikke er blevet sagt mere om det i de oplæg, der blev givet mig, inden jeg skulle fremsætte forslaget. Jeg kan nemlig ikke forestille mig, at det kan være acceptabelt ud fra et æstetisk synspunkt at lægge de to broer lige ved siden af hinanden. Én bro kan gå kønt ind i et landskab, og hvis to broer har forskellig retning, kan det såmænd også være ganske kønt; det kan vi jo se ved Lille-Bælt. Men at lægge sådanne to meget lange broer lige ved siden af hinanden har jeg fundet ville virke ubehageligt.

Jeg har skam haft mine tvivl. Vi har tidligere i folketinget ved andre lejligheder i forbindelse med andre vejføringer — jeg kan nævne diskussionen om den jyske motorvej og også i sin tid spørgsmålet om placeringen af den — netop stået over for noget tilsvarende, og vi har i hovedsagen gennemført det udpræget tekniske og trafikøkonomiske synspunkt, som jeg også synes må være grundlaget for alle vore afgørelser, men som man altså, når der er lokale, udviklingsmæssige, æstetiske og andre hensyn, godt kan slække lidt på. Det er det, jeg gerne har villet med forslaget, og det er måske lidt anderledes, end man har gjort før, men jeg synes, det var rigtigt, og jeg vil i hvert fald meget gerne takke for tilslutningen til dette.

Jeg er parat til at drøfte disse ting nærmere i udvalget. Jeg er helt enig i, at man må gennearbejde mulighederne for virkelig at gøre sig klart, hvad det er for to løsninger, man vælger imellem.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod

dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til folketingsbeslutning vedrørende den af den internationale arbejdskonference i Genève i året 1964 vedtagne konvention nr. 122 om beskæftigelsespolitik.*

Valgt blev: *Simonsen, Bøgholm, Asger Jensen, Jørgen Jensen, Robert Christensen, Per Federspiel, Jens Frandsen, Valbak, Meta Ditzel, Erik Hansen (Ålborg amt), Erling Dinesen, Knud Hertling, Anker Jørgensen, Evald Kristensen, K. J. Mortensen, Bertel Pedersen og Krog Hansen.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring af lov om udlændinges adgang til landet m. v. og af lov om rettens pleje. (Domstolskontrol med frihedsberøvelse m. v.).*

Valgt blev: *Gerda Møller, Jørgen Jensen, Langkilde, Simonsen, Per Federspiel, Jens Frandsen, Merete Bjørn Hanssen, Nordqvist, Rigmor Christensen, Meta Ditzel, K. Axel Nielsen, Finn Christensen, Hans Hækkerup, Otto Mørch, Peter Nielsen, Th. Mikkelsen og Poul Dam.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 1 medlem til jernbanerådet (i stedet for Horn).*

(Jfr. tidenden sp. 3520).

Valgt blev: *Hans Lund.*

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Valg af 10 medlemmer og 10 stedfortrædere til lønningsrådet.*

(Jfr. tidenden sp. 3842).

Valgt blev: *Langkilde* med stedfortræder *Adam Møller, Hans Kjær* med stedfortræder *Fanger, Henry Christensen* med stedfortræder *Jens Frandsen, Enggaard* med sted-

fortræder *Arne Christiansen*, *Bilgrav-Nielsen* med stedfortræder *Svend Haugaard*, *Erik Hansen* (Ålborg amt) med stedfortræder *Martin Pedersen*, *Ivar Nørgaard* med stedfortræder *Hans Lund*, *Jørgen Peder Hansen* med stedfortræder *Finn Christensen*, *Søgaard* med stedfortræder *Otto Mørch* og *Ømann* med stedfortræder *Poul Dam*.

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 6. marts, kl. 11 med følgende dagsorden:

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om pensionering af civilt personel m.v. i forsvaret.

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Ændringer vedrørende skatterådene).

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om ejendomsskyld til staten.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om pensioner efter tidligere valglove [af Skytte m.fl.].

5) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om udgivelse af et folketingsblad [af Sigsgaard og Kjær Rasmussen].

6) *Første behandling af:*

Forslag til lov om friskoler og private realskoler m.v.

7) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om forlængelse af statsgaranti i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Mødet hævet kl. 14.04.

## 64. møde.

Fredag den 6. marts kl. 11.

**Formanden:** Udvalget angående forslag til lov om svangerskabsafbrydelse m. v. har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Statsrevisorerne har afgivet beretning angående statens anvendelse af rådgivende teknikere ved bygge- og anlægsarbejder. Eksemplarer er omdelt.

Medlem af folketinget Dagmar Andreasen har meddelt mig, at hun ønsker til statsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil statsministeren tage initiativet til at koordinere vor levnedsmiddellovgivning, så en forenkling opnås?“

Medlem af folketinget Lysholt Hansen har meddelt mig, at han ønsker til handelsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Agter ministeren, efter at der nu er forløbet mere end ét år, siden folketingsudvalget om egnsudviklingsloven i sin betænkning henstillede, at udviklingen i bl. a. Maribo amt fulgtes med særlig opmærksomhed, at inddrage dette amt under de områder, hvor alle lovens støttemuligheder kan finde anvendelse?“

Spørgsmålene vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Den første sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om pensionering af civilt personel m. v. i forsvaret.*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 112) findes i tidenden sp. 3984).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.