

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vi har liggende foran os her. Jeg har selv bestræbt mig på at få det frem så tidligt — som det også blev bemærket af ordførerne — at det kunne gå ind, før en egentlig reel behandling af privatvejslovsforslaget var kommet i gang, og det synes efter de ordførerbemærkninger, der har været fremsat i dag, at være lykkedes.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget angående forslag til lov om private fællesveje. (Privtvejslov). 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 hovedlandevejsstrækninger.

(Lovforslaget (nr. 71) findes i tillæg A. sp. 1095, fremsættelsen i tidenden sp. 1374).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Horn: Det foreliggende lovforslag dækker jo som tidligere lovforslag af lignende karakter dels anlæg af vejstykker, dels bemyndigelse til at projektere vejstykker.

Lovforslaget her omfatter to anlægsområder. Det ene er et stykke af den nordsydgående jyske motorvej, nemlig den strækning, som har sit midterstykke med en højbro over Vejle Fjord. En del af vejen menes ikke foreløbig at skulle udvikles til en fuld 4-sporet motorvej, og det er vel også rigtigt, at der måske ikke er døgntrafik nok til, at det er fornuftigt, eller rettere sagt, det er fornuftigt at vente lidt, til døgntrafikken bliver noget større i området. Det er velbe-

grundet både trafikalt og økonomisk, og det kan vi give vor tilslutning til.

Det samme gælder for det andet anlægsstykke, nydannelsen for hovedvej A 15, altså Århus-Grenå, og det er stykket fra Skødstrup nord om Rønde til Tåstrup. Også anlægget af dette stykke er særdeles velbegrundet, idet vi jo ved, at der på hovedvej A 15 er meget, meget store trafikale vanskeligheder på visse tider af døgnet. Vi ved også, at man i Århusområdet som i alle byer, der har en lufthavn i sin nærhed, lægger vægt på, at man forholdsvis hurtigt og uden større trafikrisiko kan komme fra sit område til lufthavnen. Den mulighed forbedres væsentligt ved, at man får lavet dette nye vejstykke til A 15. Også det er både trafikalt og transportøkonomisk velbegrundet. Det samme gælder den sidelinje eller udfletning, man kalder Molsvejen, og som skal være 5 km lang.

De to anlæg vil koste i snit ca. 70 mill. kr. om året, og når det kommer op på det højeste, altså i de største byggeår, 120 mill. kr., men det er vel en størrelsesorden, som er acceptabel inden for de økonomiske rammer og den økonomiske formåen, vores land har i de år, der kommer.

For begge vejstykker gælder naturligvis som tidligere, at hvor man bygger nye veje, nedklassificeres de bestående hovedveje, og det går jeg ud fra at der fortsat vil være enighed om også skal gælde for de områder, der her er tale om.

Endelig er der det sædvanlige afsnit om en projekteringsbeføjelse. Den drejer sig i år om et stykke af sydmotorvejen, altså forbindelsen fra København over Fugleflugtslinjen, og det stykke, der her er tale om, er stykket fra Nordfalster over Guldborgsund og frem til den bestående motorvej. Det vil huskes, at da vi traf principbeslutningen om denne motorvej, var der delte meninger om linjeføringen. Lovforslaget har den linjeføring, vi dengang foretrak, og da det gælder for anlægsområderne her som for projekteringsområdet, at der er tilslutning fra alle de lokale myndigheder, kommunale og re-

[Horn.]

gionale, vejnævnet og fredningsmyndighederne, kan vi altså anbefale disse ting til en velvillig behandling og senere vedtagelse her i tinget.

Jeg vil hertil yderligere føje den enkelte bemærkning, at det har været glædeligt at konstatere, at man fra vejmyndighedernes side mener at have kunnet konstatere fordele ved fastprissystemet. En anden ting, der er lidt mere usikkerhed om, er, når det fra amtskommunernes side nævnes, at motorvejskontorerne synes at vokse sådan lidt efter Parkinsons lov. Jeg nævner det, fordi jeg vedkender mig en væsentlig del af ansvaret for denne ordning, men det har jo hele tiden været forudsætningen, at når man gik over til denne nyordning med deling mellem staten og amtskommunerne, skulle der ikke sammenlagt være større behov for vejteknikere i de to organer, end der hele tiden har været, bortset fra naturligvis hvis man vil fremme projekteringen og anlæggene, så skaber det i sig selv et behov. Jeg nævner det, fordi ministeren har her et ansvar efter det tilsagn, vi har givet i sin tid fra partiernes side her i tinget, og det er kedeligt, hvis der skulle være noget om — hvad jeg altså ikke tror, fordi jeg i allerhøjeste grad har tillid til de folk, der er ledere af statens motorvejskontorer — at der er flere folk, end der er behov for. Nu har jeg nævnt det, for at man ikke skal sige, at vi aldrig senere har kontrolleret, hvad der er sket på området.

Sluttelig vil jeg gerne sige, at i ministerens fremsættelsestale blev der nævnt nogle af de aktiviteter, som er i gang. Der nævnes også den, som der oftest tales om i bladene, en af de indre ringveje i København, nemlig Godsbaneringen. Jeg gør ministeren opmærksom på, at da det tidligere trafikudvalg var ude at se på linjeføringen her, tror jeg nok, at der var en betydelig skepsis over for det anlæg. Jeg nævner det bare, for at man er klar over, at det er noget, man skal overveje nøje, inden man kommer med et forslag i så henseende her i tinget.

Niels Ravn: Som de tidligere ordførere har været inde på, står vi her med et lovforslag, der er delt op i tre hovedafsnit, og jeg skal sige lidt om dem alle tre.

Det første er jo en delvis bygning af en

motorvejsstrækning fra den nye motorvej Snoghøj-Kolding fra Nr. Stenderup frem til Vejle Fjord og med den meget omdiskuterede bro over fjorden. Der er et meget stort behov for at få denne nye vejstrækning bygget. De trafikale forhold i Vejle by er efterhånden af en sådan beskaffenhed, at vi hver eneste sommer i visse perioder oplever helt totale trafiksammenbrud. Det er også i overensstemmelse med de lokale myndigheder, at man har valgt løsningen med broen over fjorden. Jeg skal da ikke skjule, at jeg på et tidligt tidspunkt i og for sig har været tiltalt af at søge frem imod en mere vestlig løsning, men den var det ikke muligt at samle enighed om på det pågældende tidspunkt, og da det er et meget presserende problem, må vi have det løst. Nu foreslår man det altså løst på denne måde, og det kan jeg også på det konservative folkepartis vegne give tilslutning til.

Der er andre store og presserende opgaver i Vejle-området, dels i selve Vejle by, dels forlægningen af hovedvej A 18. Men trafikudvalget havde jo på en rejse, vi foretog for et par år siden i Jylland, en samtale med Vejle by ved borgmesteren og amtet repræsenteret ved amtmanden, og da fremførte de begge, at de havde disse tre store ønsker: dels motorvejens bygning med en bro over fjorden, dels en ny gennembrudsvej i Vejle by og dels forlægning af hovedvej A 18 vest om Vejle. Men ved en drøftelse med dem fik vi også klart udtryk for såvel fra Vejle bys side ved borgmesteren som fra amtets side ved amtmanden, at skulle man prioritere, og det skal vi jo, så ville den løsning, der nu foreslås her, være den, der ville hjælpe mest og give den største aflastning for de store problemer, som vitterlig findes i Vejle by. Også ud fra dette kan jeg hilse den løsning, der nu foreslås, med tilfredshed.

For selve motorvejsstykkets vedkommende er det altså foreslået, at det kun skal være en delvis løsning i første omgang med en 2-sporet vej, idet jeg forstår det på den måde, at det kun er selve vejbanen, man udskyder, mens resten skal laves straks, det gælder såvel jordarbejdet som de nødvendige bro- og tunnelforbindelser. Derved skulle man spare 20 mill. kr. ud af en anlægsbevilling på 265 mill. kr. Jeg tør ikke sige, at det ikke kan være fornuftigt, for vi skal jo spare, hvor spares kan. På den anden

[Niels Ravn.]

side, hvis det vil medføre, at man i området tvinges til andre vejinvesteringer, fordi man udskyder den endelige løsning, må det overvejes, synes jeg, hvorvidt en sådan udskydelse er korrekt. Man må i hvert fald være helt på det rene med, at man ikke vil fortsætte med store og kostbare udbygninger af den bestående hovedvej A 10 mellem Kolding og Vejle, som der har været og er planer om, for hvis det er tilfældet, vil jeg foretrække, at man straks foretog den fuldstændige udbygning af det her foreslåede motorvejstykke.

Jeg har med tilfredshed noteret, at samtlige lokale myndigheder, amt og kommuner, har givet deres tilslutning. Fredericia kommune har taget et forbehold, ikke over for det aktuelle vejstykke, men over for den tilslutningsvej, der senere skal komme fra Snoghøj op imod Vejle, men jeg har altså forstået, at man fra Fredericia kommunes side dog har affundet sig med den her skitserede løsning, og udgangspunktet for den senere kommende vej, der her er tale om, er for så vidt i hvert fald givet, idet udfletningsanlæggene blev bygget allerede sammen med den nu eksisterende motorvej.

Går vi så videre op mod nord og kommer op til området ved Århus, må enhver, som kender lidt til forholdene her, erkende, at her er der et meget stort behov. Det er et område, der i kraft af udviklingen efterhånden har fået en stadig voldsomt stigende trafik. Jeg kan nævne tre ting, der i hvert fald har været meget medvirkende: trafikken til lufthavnen, trafikken til de store rekreative områder ude på Mols og endelig oprettelsen af Ebeltoft-Odden-linjen. Når man kender det eksisterende vejstykke, der ikke er særlig egnet til en intensiv trafik, er det også meget påkrævet, at dette vejstykke bliver bygget, og jeg kan give det min fulde tilslutning. Jeg har hørt, at man fra lokalt hold — jeg ved ikke, om ministeren kan oplyse noget om, hvorvidt det er rigtigt — samtidig med at vi nu giver anlægsbevilling til dette vejstykke, også planlægger en stor udbygning af de bestående vejanlæg. Jeg vil gerne spørge ministeren, om der er noget om det, for det finder jeg ikke kan være rigtigt. Vi har et så stort behov for trafikinvesteringer, at vi nødvendigvis må prioritere, og når vi nu giver anlægsbevilling til bygning af

denne motorvej, kan det ikke være rigtigt, at man samtidig udbygger den bestående vej. Der kan naturligvis altid være enkelte ting, som det er nødvendigt at rette ved, men i større udstrækning at foretage en udbygning af den bestående landevej kan ikke være rigtigt, når vi nu går i gang med at bygge denne motorvej.

Den sidste del af lovforslaget vedrører ikke anlæg, men projektering, og den er en naturlig følge af, at vi her i folketinget i sin tid besluttede, at den nye faste forbindelse over Storstrømmen skal gå over Farø, og så er det klart, at vi må have en vejforbindelse fra Farnæs Skov ned til motorvejen ved Saksøbing.

Mens der for de to anlægsprojekters vedkommende ingen tvivl er om linjeføringen, så synes jeg nok, man kan sige, at der her er visse tvivl, selv om en af de skitserede muligheder er foretrukket. Jeg er ikke i stand til på stående fod at kunne vurdere, hvad der ville være mest rigtigt. Der er jo nogle muligheder. Man vælger altså den, der skal gå over Guldborgsund ved Hjelms Nække. Det er den dyreste i anlæg både af vej og bro, forstår jeg, men man mener, at det på lang sigt vil være den billigste i drift. Den lidt nordligere gren vil altså være billigere i anlæg, men den menes altså dyrere i drift. Det er vel ting, vi må kigge på i udvalget, lige så vel som der heller ikke foreligger udtalelser endnu fra de involverede kommuners side, i hvert fald ikke inden lovforslaget blev fremsat. Det er muligt, at de er kommet siden, og så kan ministeren jo give os oplysning om det måske allerede her i dag. Men her er vel nok et område, hvor linjeføringsproblemerne kan siges at trænge til endnu en drøftelse, og det får vi jo i trafikudvalget.

Så meget om de enkelte projekter, og så vil jeg gerne til slut føje til, at det er med meget stor tilfredshed, at jeg og vi i det konservative folkeparti har konstateret, at der i år har været mulighed for en væsentlig større bevilling til motorvejsbyggeri, end vi har set i mange år. Vi tager det som et udtryk for, at den politik, der blev indledt under den forrige regering, via refusionssystemet at få større beløb til de primære veje imod at lægge mindre vægt på de sekundære veje, nu er ved at give resultat. Samtlige folketingets partier var enige om dette, da

[Niels Ravn.]

vi gennemførte dette nye princip. Jeg synes, at man allerede her kan se et begyndende resultat. Det er jo længe siden, vi har haft et så stort beløb af de samlede anlægsudgifter for et enkelt år afsat til bygning af motorveje. Det er særdeles tilfredsstillende.

Til slut vil jeg også lige tangere det problem, som hr. Horn var inde på, nemlig samspillet imellem de statslige og de amtslige vejmyndigheder. Vi kan i finansloven se, at der i udgifterne til de tre motorvejskontorer, vi har ude i provinsen, i Birkerød, Næstved og i Viby oppe ved Århus, er voldsom store stigninger, naturligvis til en vis grad forklaret ved den store aktivitet med hensyn til vejbyggeri, men — og det er det spørgsmål, jeg vil rette til ministeren — har man samtidig sikkerhed for, at der sker en modsvarende neddæmpning i aktiviteten i amterne? Har man egentlig fået en klar skillelinje for delingen af ansvaret? Jeg ved godt, at man projekterer osv. fra de statslige motorkontorers side, men når det drejer sig om anlæggene, så er det amterne, der kommer ind i billedet. Jeg tror, at der her er ting, som endnu ikke er helt klarlagt. Det er nye forhold, vi arbejder under, og alt skal have sin tid, men jeg vil som hr. Horn henlede ministerens opmærksomhed på, at der her er et problem, som bør og skal klares.

Med disse bemærkninger kan jeg anbefale lovforslaget til videre behandling i trafikudvalget.

Holmberg: Lovforslaget om visse hovedlandeveisstrækninger adskiller sig ikke meget fra tidligere års og tidligere ministres. Det er en redegørelse, og det er forslag om en bemyndigelse. Redegørelsen er stort set god, og bemyndigelsen er, det ved vi, ret stor, men jeg tror, vi må erkende, at bemyndigelser i den slags tilfælde er fornuftige. Ellers kan det rimelige i de meget store bemyndigelser til ministre, uanset hvilken regering der sidder, vel nok diskuteres, men som sagt, i dette tilfælde er det nok simpelt hen praktisk, at ministeren får bemyndigelse til at anlægge de motorveje, som er anført. Det er muligt, at der kommer flere lokale ønsker fra medlemmer, og at nogle vil spørge, om det nu er rimeligt, at de og de strækninger skal med, det har vi jo set før,

men det er ting, der egner sig til udvalgsbehandling. Vi må erkende, at netop de strækninger, som er valgt, er aktuelle, og at de også i stor udstrækning bygger på vejtælling og trafikthed m. v. Jeg tror også, det er rigtigt, at vi nu søger, så vidt der er plads dertil på den økonomiske front, fremover at bevilge ret store beløb til vore motorveje og til vore trafikerede hovedveje, og muligheden er jo også til stede, som hr. Niels Ravn gjorde opmærksom på, med det forslag, som blev vedtaget sidste år. Der skulle i alle tilfælde nu blive mulighed for større beløb, og de ændrede refusionsregler for kommunerne gør nok også, at en vis tilbageholdenhed er naturlig for kommunerne. Men når det er sagt, tror jeg alligevel, vi må erkende, at de refusionsregler, som vi har haft i en årrække i kommunerne, har ført med sig, at netop de mere sekundære veje er blevet gjort i stand på et tidligere tidspunkt, end de ellers ville være blevet, og det var også dem, der dengang trængte. Ordningen har i og for sig virket godt indtil nu, men tiden var nok løbet fra den, og den er nu også ændret.

Vi må erkende, at det er dyrt at anlægge veje. I bemærkningerne til lovforslaget om visse dele af den jyske motorvej har man fundet frem til, at det koster ca. 10 mill. kr. pr. km, og det er sikkert rigtigt. De beløb fremkommer jo ved licitation, og så må vi jo håbe, at de er rigtige. Der kan jo godt ligge en fare i, at det er ganske få firmaer, der kan klare de store anlægsarbejder, men vi ved også, at vejdirektoratet kan beregne, vi ved også, at den tidligere trafikminister har været med til at kassere indkomne tilbud, og vi ved, at da der kom ny licitation, blev det adskillige millioner kroner billigere. Jeg vil opfordre vores nuværende trafikminister til også her at være vågen. Det tror jeg nu også at både han og vejdirektoratet er.

Vi er altså på et område her, hvor vi lovgivere ikke kan følge med, men vi går ud fra, at de oplysninger, vi får, er rigtige. Vi kan bl. a. læse om de trafikøkonomiske beregninger vedrørende broen ved Nebølle Nakke kontra Hjælms Nakke samt trafikulykkes- og vedligeholdelsesomkostninger, og vi håber så, det er beregninger, som kan stå for eventuel kritik. Linjen, der er valgt her, er den dyreste, og nu er ministeren jo ny i sit høje embede, så der er vel også

[Holmberg.]

grund til at gøre opmærksom på, at også ministeren må følge de ting her, hvad han selvfølgelig også gør.

Men så kommer vi til et afsnit, som i høj grad er blevet diskuteret før for mange år siden. Vi ved, at for mange år siden blev den jyske motorvej vedtaget her i folketinget, det var i 1965, og når hr. Horn nu gjorde opmærksom på, at den er blevet anbefalet næsten overalt, så må det altså bero på en fejlhuskning fra hr. Horns side. Vi ved, at der var stor diskussion derom dengang. Vi ved, at det var meget lokalt betonet, måske både fra østjysk og midtjysk side. Og fra de midtjyske og de vestjyske områder, egnsudviklingsrådet m. v. kom der i høj grad kritik af den linje, som blev lagt. Men den blev altså vedtaget med et flertal.

Siden er der ingenting sket, men nu begynder anlægslovsforslagene at komme. Jeg kan tydeligt huske, at den daværende trafikminister, Kai Lindberg, sagde til mig ved en bestemt lejlighed: „Du skal prøve at optræde som en god taber.“ Det skal jeg nok prøve, selv om det i dette tilfælde kan være forbistret svært. Vi ved alle, at den tidligere trafikminister, hr. Guldborg, også mente, at den valgte linjeføring var forkert, men han sagde: „Den er vedtaget med et flertal i folketinget og må stå ved magt, indtil den eventuelt bliver ændret“, og det er naturligvis rigtigt.

Men nu har vi et nyt folketing. Vi har 60 nye medlemmer, og vi har fået en ny trafikminister, som er ung, og som jeg er overbevist om er både dygtig og fremsynet. Jeg vil gerne stille ministeren det spørgsmål: har ministeren haft tid til nøje at sætte sig ind i det alternative forslag, som dengang blev forkastet, eller har han bare overtaget det fra forgængeren ud fra den betragtning, at det jo allerede var vedtaget? Hvis ministeren knap nok har nået det, kan jeg lige kort repetere, hvad det drejede sig om.

I alle tilfælde kunne broen over Vejle Fjord til en pris i nærheden af 200 mill. kr. — det skal vi nok komme op på, inden vi er færdige — spares. Man ville få ca. 50 km motorvej mere til omtrent den samme pris, og det ville være en motorvej, der ville give fjerntrafikken absolut bedre vilkår uden sammenblanding med lokaltrafik. Jeg erkender, at det forslag blev forkastet, ganske

vist med et stort mindretal. Det er på ingen måde for at være ubehagelig over for den nye minister, at jeg spørger, om der har været tid til at sætte sig grundigt ind i det alternative forslag, der dengang blev stillet, for ministeren er jo ny, og han har ikke specielt behandlet de ting før, men har ministeren gjort det nu? Jeg forventer naturligvis et åbent og ærligt svar.

Bilgrav-Nielsen: Jeg bemærkede, at hr. Holmberg undlod at genfremsætte det forslag til en vestlig linjeføring, han tidligere har stillet her i folketinget.

I øvrigt skal jeg sige om forslaget om visse hovedlandevejsstrækninger, at vi i det store og hele kan acceptere det. Jeg mener, at det er glædeligt, som andre har udtrykt det, at der er plads i bevillingerne til at fremme motorvejsbyggeriet.

Den strækning, der i forslaget er mest omfattende, er strækningen fra nord for Kolding til nord for Vejle, inklusive broen over Vejle Fjord. Det er rigtigt at komme med dette forslag nu. I betragtning af, at vi først kan regne med, at broen over fjorden er etableret i 1978-79, tror jeg, at alle, der kender en smule til trafikproblemerne i Vejle i dag, kan forestille sig lidt om, hvordan de vil være til den tid. Det bliver overordentlig vanskeligt efterhånden at få trafikafviklingen til at glide bare nogenlunde tilfredsstillende i Vejle by. Men det er klart, at det altid er opløftende for dem, der har besværet, at se, at en løsning er på vej.

Jeg må indrømme, at også jeg har været besjælet af ideen om, at det måske var rigtige, om vi havde besluttet at anlægge den østjyske motorvej lidt længere mod vest ud fra den betragtning, at de midt- og vestjyske egne så ville få større fordel af den. Men jeg tror, at vi i dag alt taget i betragtning må erkende, at trafikken mellem de østjyske byer nødvendigvis gør det foreslåede anlæg. Jeg er ikke enig med hr. Holmberg i, at vi skal anlægge en motorvej i Jylland alene for den langtgående trafik og ikke for den lokale trafik. Jeg tror, at den trafikvækst, der har været mellem de østjyske byer, i sig selv motiverer et motorvejsanlæg, og så er det indlysende, at vi, selv om vi kunne ønske at lægge den længere mod vest, må indrømme, at det kun er en motorvej, der kan klare trafikproblemerne i Østjylland.

[Bilgrav-Nielsen.]

Den løsning, som ministeren foreslår for strækningen fra Nr. Stenderup til syd for Vejle i den vestlige del af motorvejestrekanten Fredericia-Vejle-Kolding, nemlig at man her kun skal bygge to spor i første omgang, må jeg nok stille mig en smule tvivlende over for rigtigheden af. Hvis vi betragter den totale anlægssum, som er opgivet til at være ca. 265 mill. kr., og ser, at herudover skulle kun 20 mill. kr. bruges, hvis man straks ville anlægge de fire spor fra Kolding til Vejle, synes det mig ikke umiddelbart rimeligt at udskyde denne investering. Ministeren oplyser jo sine bemærkninger, at alt jordarbejdet, alle tilslutningsanlæg i øvrigt og broanlæg, som skal etableres, skal udføres som til en firsporet motorvej. Det er altså kun selve den afsluttende del, belægningen og naturligvis også en del af underlaget, der kun skal udføres i to spor. Hvis vi hertil lægger, som det jo efterhånden er almindeligt kendt, at det er rationelt at udbygge store strækninger ad gangen, kunne man godt forestille sig, at det ville være langt mere rationelt, når man havde vejbygningsmaskineriet stillet an på den pågældende strækning, at gøre sig helt færdig i første omgang.

Men det er for så vidt også en ny idé, at man skal bygge strækningen fra Kolding til Vejle nu. Ideen var oprindelig den, så vidt jeg er orienteret, at man skulle bygge broen og forsøge at få en forbindelse fra den og over til den nuværende A 10. Det skulle samtidig være første etape af forlægningen af A 18. Vi, der i området — og det gælder især hr. Niels Ravn og mig — har kigget en del på disse forhold, og må sige, at forlægningen af A 18 er særdeles vigtig. Vi havde den optimistiske tro, at når man skulle i gang med første etape af A 18 for at få denne forbindelse fra den nye bro over Vejle Fjord til A 10, ville man også være kommet i gang med forlægningen af A 18. Nu er det altså åbenbart udskudt, fordi man har fundet en anden løsning. Jeg vil ikke sige, at det ikke er rimeligt; jeg tror endda, det kan være meget fornuftigt, at man straks forbinder motorvejen ved Kolding og ved Vejle. Men det må samtidig følges op med en erklæring om, at man ikke dermed har udskudt eller lagt til side ideen om at forlægge A 18.

I diskussionen her i tinget om, hvor linje-

føringen skulle være ved Vejle, indgik der i høj grad, hvilke vejforanstaltninger der skulle træffes for det midt- og vestjyske område. Kommunerne og amterne i Midt- og Vestjylland gav tilslutning til broen over Vejle Fjord under den forudsætning, at man fik klaret diagonalvejene, og herved tænkte man på A 18's forlægning og på videreførelse af diagonalvejen fra Give over Brædstrup til Skanderborg. Det ville glæde mig, hvis ministeren ville bekræfte, at det står fast, at folkettinget har en forpligtelse over for disse to strækninger. Vi må være villige til, naturligvis under hensyn til de ressourcer, der er til rådighed, at indplacere disse to strækninger i en større sammenhæng. Men det er væsentligt for forståelsen for det, der nu sker, tror jeg, at det tilkendegives, at det ligger fast, at A 18 skal forlægges som oprindelig planlagt, og at diagonalvejen skal føres igennem som oprindelig planlagt. Det betyder overordentlig meget for planlægningen i området, at man er klar over dette, og det betyder overordentlig meget for forståelsen for, at vi nu skal anlægge motorvejen så langt mod øst, som det sker, hvilket der jo ikke har været udelt tilfredshed med. Jeg går ud fra, at ministeren er villig til over for udvalget at redegøre nærmere for disse problemer, så vi navnlig kan få belyst, om det er rimeligt, at vi kun skal satse på to spor fra Kolding til Vejle i første omgang.

Det andet punkt i § 1 omhandler den største af strækningerne, motorvejen fra Århus til Tåstrup, som det hedder i forslaget; vi kunne også have sagt motorvejen fra Århus til Tirstrup lufthavn. Jeg mener, der er flere gode motiveringer for, at vi får udbygget vejnettet her. Mig bekendt er det et overordentlig dårligt vejnet, der er her. Det kan være et spørgsmål, om det alt taget i betragtning er en strækning, der skal prioriteres så højt, som det hermed sker; men det kan vi jo drøfte i udvalget. Jeg mener dog, at det er væsentligt, at vi får udbygget strækningen, ikke mindst af hensyn til trafikken på lufthavnen; og hvis det er indgået i trafikministerens overvejelser, at trafikken på lufthavnen nok vil være stigende, og at Århus amts lufthavn i fremtiden og måske i al evighed vil være beliggende i Tirstrup, tror jeg, ministeren har været overordentlig realistisk.

I øvrigt skal jeg om projekteringsafsnittet

[Bilgrav-Nielsen.]

kun sige, at vi i udvalget nok må have lidt flere oplysninger om motorvejslinjeføringen på Lolland-Falster. Det er indlysende, at det, der her er i gang, er et led i en større helhed, bl. a. den besluttede nye bro over Storstrømmen. Spørgsmålet er, hvor linjeføringen skal være. Vi har jo tidligere været inde på, at vi skulle have en anden linjeføring end den, der nu foreslås. Jeg har ikke haft lejlighed til at stifte bekendtskab med vejdirektoratets indstilling i rapporten af august 1971; den må vi kunne få tid til i udvalgsarbejdet at kigge nærmere på. Men jeg forstår, at der i denne rapport er flere forslag om linjeføring, og jeg forstår også, at den, man her har valgt, er en af de dyreste. Men det kan jo være, der findes en rimelig forklaring på det. Vi er villige til at drøfte fordomsfrit i udvalget, hvor linjeføringen skal gå.

Jeg vil gerne til sidst — det er vist ved at være en tradition for mit vedkommende, når vi diskuterer hovedlandeveisstrækninger — stille et par spørgsmål om et problem, der dog tangerer forslaget. Det er spørgsmålet om placeringen af den tekniske del af vejdirektoratet. Jeg rejste dette spørgsmål over for den tidligere trafikminister og fik bekræftet, at det umiddelbart efter regeringstiltrædelsen var bestemt i 1968, at vejdirektoratets tekniske afdeling skulle udflyttes til Vejleområdet, som der blev sagt. Senere blev det klart, at der var to muligheder, nemlig Vejle og Skanderborg.

Jeg ville gerne, om ministeren ville give trafikudvalget en skriftlig redegørelse for denne sag, hvordan den forholdt sig, da ministeren trådte til, hvilke beslutninger der var truffet, hvilke arbejdsplaner man havde, og specielt synes jeg, det ville være godt at få at vide, hvordan det kunne gå til, at man på så sent et tidspunkt fik en tredje udflytningsmulighed ind i billedet, nemlig Silkeborg. Jeg vil gerne have en bred orientering om alle forhold. Jeg ville beklage det meget, hvis det lignede en forstyrrelse, en forkludring af udflytningsideen. Jeg tror nemlig, vi i de kommende år skal gennemføre langt flere udflytninger, og så er det væsentligt, at vi bevarer den bedst mulige forståelse i befolkningen for disse udflytninger. Derfor er det beklageligt, hvis der sker ting, som gør, at man i befolkningen bliver

betænkelig ved disse udflytninger. De er væsentlige og nødvendige, og en redegørelse fra ministeren til udvalget tror jeg ville tjene til at opklare nogle ting, som måske ikke ligger helt klart for offentligheden i øjeblikket.

Arne Larsen: Vi behandler i dag det årlige lovforslag om hovedlandeveisstrækninger, og der er jo ikke de store sensationer i det.

Det er blevet fremhævet af forskellige ordførere, at de ligesom føler, at der nu er ved at komme lidt mere „go“ i motorvejsanlægget her i Danmark. Dertil må jeg sige, at det er jeg ikke meget overbevist om. I det forgangne år, 1971, blev der anlagt 40-45 km motorvejsstrækning i Danmark. Lovforslaget her omfatter ca. 44 km. Ved udgangen af 1972, oplyser ministeren i sin fremsættelse, vil vi være nået op på anlæg af ca. 300 km motorvejsstrækning. Men vi har et behov for 900-1.000 km, og så kører man frem med disse 40-45 km pr. år! Enhver kan regne ud, hvor mange år det vil tage, før vi er færdige med at løse disse spørgsmål.

Der er fremsat forslag om anlæg af et par hovedlandeveisstrækninger som motorveje. Det drejer sig først om en hovedlandevej fra motorvejen Lille-Bælt-Kolding ved Nr. Stenderup op mod Vejle over Vejle Fjord på en højbro, sluttende sig til hovedlandevej A 10 ved Høgholt Skov nord for Vejle. Det er rigtigt, som hr. Holmberg var inde på, at det var meget omdiskuteret, hvorvidt man skulle gå den ene eller den anden vej uden om Vejle. Vi var ikke så få her i folketinget, der på et vist tidspunkt var af den opfattelse, at det nok tjente alle intereseer bedst, om man gik vest om Vejle. Men et flertal fastholdt stædigt at man absolut skulle have en højbro over Vejle Fjord, det var det eneste hensigtsmæssige. Vi andre måtte bøje os, og projekteringsloven om en højbro over Vejle Fjord blev vedtaget.

Jeg vil gerne optræde som taber i denne sag, men jeg vil ligesom hr. Holmberg sige, at det kunne jo ske, at ministeren ved at studere sagens akter måske blev enig med os andre om, at det nok var bedre og mere hensigtsmæssigt at gå vest om Vejle. Det er jo en meget dyr bro, der skal bygges; den var beregnet til 160 mill. kr. i 1971-priser, men vi ved nok, hvad den kommer til at koste, når den endelig står færdig.

[Arne Larsen.]

Det er ikke, fordi jeg vil spare på millionerne, især ikke til motorvejsanlæg, og derfor forundrer det mig en hel del, at strækningen fra Nr. Stenderup til A 18 kun skal anlægges i to spor. Så vidt jeg har forstået, koster disse knap nok 22 km 105 mill. kr., og hvis man vil udvide den til 4 spor med midterrabat, skal der kun betales yderligere 20 mill. kr. Mon ikke det var lige så klogt og rigtigt, også økonomisk rigtigt, at tage hele vejbredden i et og samme hug i stedet for at udsætte anlægget af de to næste vejbaner en 10-15 år? Jeg tror, man ville spare adskillige millioner kroner ved at lade det gå ind i det nuværende anlægsarbejde. Der er afsat ca. 50 mill. kr. i 1974-75, 70 mill. kr. i 1975-76 osv., så det vil bare kræve en udvidelse af de årlige poster med ca. 5 mill. kr. at klare at anlægge vejen i 4 spor allerede fra starten. Vi kan påregne en stærkere og mere intensiv trafik, bl. a. fordi der bliver tilknytning til det vesttyske motorvejsnet, og hvis alle forudsigelser går i opfyldelse og vi kommer ind i fællesmarkedet, kan vi forvente en ganske kolossal turiststrøm fra Tyskland og op til de danske rekreative områder. Derfor synes jeg, man lige så godt kan indstille sig på, at det vejanlæg nok bør udbygges i de 4 spor allerede fra starten.

Så drejer forslaget sig også om en hovedlandevej fra den nuværende hovedlandevej A 15 Århus-Grenå ved Skødstrup nord om Rønde og hen til landsbyen Tåstrup i nærheden af Tirstrup flyveplads. Jeg tror også, at dette vejanlæg er meget påkrævet; når man har kørt på denne vejstrækning bliver man hurtigt overbevist om, at det er en meget utidssvarende vejstrækning, og at den snarest bør udbygges. Derfor er det rigtigt at anlægge en motorvejsstrækning i dette område. Det kan komme til at betyde, at de Århusborgere, som skal flyve til København, kan bevæge sig fra Århusområdet til Tirstrup lufthavn måske et kvarter hurtigere end ad den nuværende landevej, og da tid er penge, taler det også til fordel for at bibeholde Tirstrup lufthavn, hvor den er nu.

Den tredje del af lovforslaget er bemyndigelse til at foretage projektering af motorvejsstrækningen fra Farnæs Skov på Falsters nordkyst, syd om Nørre-Alslev og på en højbro over Guldborgsund ved Hjelms

Nakke til Lolland, hvor den skal tilsluttes den nuværende motorvej ved Saksøbing.

Sidst vi behandlede noget lignende, var det i forbindelse med projekteringen af den sydlige motorvejsstrækning på Sjælland, som skulle føres over Farø på bro og derfra over til Falsters nordkyst. Dengang gjorde jeg en indvending, idet jeg fandt, at motorvejsstrækningen på Falster var lagt forkert, for nordligt, og jeg bad om, at dette problem blev nærmere undersøgt, især da der forelå indsigelser fra Nykøbing Falster byråd, der ønskede, at man gav denne motorvejsstrækning et noget sydligere forløb. Det gav ministeren mig ret i, og der blev stillet et ændringsforslag derom. Resultatet ser vi i den fremlagte skitse, som nævner to muligheder, Nebølle Nakke og Hjelms Nakke, som udgangspunktet for højbroen over Guldborgsund.

Det skrives yderligere i bemærkningerne, at en tredje mulighed kunne tænkes, nemlig ved Klodskov Nakke, men denne mulighed er ikke undersøgt. Jeg vil bede ministeren gøre mig den tjeneste at lade teknikerne kigge på dette problem, for jeg vil mene, at det af hensyn til effekten af motorvejsanlægget og af hensyn til Nykøbing Falster nok var rigtigere at vælge en linjeføring over Klodskov Nakke. Jeg vil også bede om, at man får de kommunale myndigheder, især Nykøbing Falster byråd, med ind i arbejdet, så vi kan få at høre, hvad man fra den side mener om den foreslåede linjeføring. Der er noget, der taler for, at man vælger en endnu sydligere linjeføring, således at Nykøbing Falster området hurtigere og nemmere kan komme i forbindelse med motorvejsanlægget.

Det var de bemærkninger, jeg havde om det foreliggende lovforslag, som vi selvfølgelig vil give en velvillig behandling i udvalget.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg takker for de af alle fem ordførere givne tilsagn om en velvillig behandling. Jeg skal forsøge at trække nogle af de problemer op, som blev nævnt af ordførerne.

Hr. Niels Ravn og hr. Bilgrav-Nielsen beskæftigede sig af for andre måske ret uransagelige grunde særlig med trafikforhol-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

dene i Vejle amt og omkring Vejle. Det spørgsmål, der særlig blev draget frem af hr. Bilgrav-Nielsen, var spørgsmålet om en tosporet motorvej kontra en firsporet motorvej fra Nr. Stenderup til syd for Vejle. Det blev anført, som ganske rigtigt er, at såfremt man kun anlægger den i 2 spor, sparer man ca. 20 mill. kr. i anlægsudgift i forhold til at anlægge den i 4 spor med det samme, og så kan man måske endda diskutere det tal, for hvis det ikke sker på samme tidspunkt og dermed inden for en sammenlignelig tidsperiode, er merudgiften måske mere end de 20 mill. kr., der er nævnt. Men efter de her faldne bemærkninger, særlig bemærkningerne fra hr. Bilgrav-Nielsen og hr. Arne Larsen, vil jeg være villig til at tage en diskussion om det forhold i udvalget, såfremt der måtte vise sig ønske derom.

Derefter stillede hr. Niels Ravn et direkte spørgsmål om motorvejsudbygningen på Djursland. Det var kommet hr. Niels Ravn for øre, at man fra lokal side ønskede hovedvejen udbygget, samtidig med at dette lovforslag nu stillede anlæg af en motorvej inden for et nærmere tidsrum i udsigt, og hr. Niels Ravn fandt, hvad der forekommer mig rigtigt, at det ville være ganske urimeligt med lokale midler at udbygge hovedvejen på nogenlunde det samme stykke.

Derom kan jeg sige, at vi ganske rigtigt har fået en henvendelse fra lokal side om støtte til en udvidelse af de eksisterende lokale vejanlæg, men har afslået netop under henvisning til, at der var en anlægslovgivning om et motorvejstykke på vej, og at parallelle vejinvesteringer inden for nogenlunde det samme område ud fra et statsligt synspunkt mere eller mindre måtte anses for fejlinvesteringer.

Hr. Holmberg rejste fulgt op af hr. Arne Larsen spørgsmålet om en generel anden linjeføring for den jyske længdevej. Han nævnte den drøftelse, der havde været i folketinget i 1965, og spurgte, om jeg havde sat mig ind i det materiale, der lå bag ønsket

om en anden linjeføring i 1965. Det har jeg naturligvis, og det vidste hr. Holmberg måske også, for det har jo været drøftet, før jeg blev trafikminister.

Jeg er imidlertid foreløbig nået til den indstilling, at såfremt vi ønsker at fastholde det planlægningsgrundlag, vi har i dag, og undgå større fejlinvesteringer, som vil kunne blive følgen, hvis vi ændrer linjeføringerne, skal vi, i hvert fald indtil andet bevises, fastholde den beslutning, som folketingets flertal traf i 1965. Dog vil jeg personlig ikke se væk fra, at spørgsmål om visse mere lokale linjeføringsændringer kan rejses. Således er spørgsmålet om vejføringen ved Brand Sø rent faktisk blevet rejst for mig. Men hvis jeg har forstået hr. Holmberg ret, var det en generel helt anderledes linjeføring og ikke de mindre lapperier, som jeg nu nævner eksempler på her, han var inde på.

Hr. Bilgrav-Nielsen kom derefter ind på vejdirektoratet. Jeg vil naturligvis gerne tjene hr. Bilgrav-Nielsen med at give en skriftlig redegørelse til trafikudvalget. Jeg kan nævne, at finansudvalget med nogenlunde de samme motiveringer har fremsat ønske om en redegørelse af nogenlunde samme indhold. Men det skal ikke gøre os uvenner, at to udvalg nu synes at bede om nogenlunde det samme materiale. For så vidt kunne jeg komme hr. Bilgrav-Nielsen meget i møde uden at give en skriftlig redegørelse, fordi sagen som bekendt er meget aktuel. Men når man ønsker en skriftlig redegørelse, skal man naturligvis få det.

Jeg kan kun gentage, at jeg er enig i hr. Bilgrav-Nielsens udgangspunkt, nemlig at det er trist, at selve den principielle debat om udflytninger forstyrres af en lang række forhold, som måske ikke er afgørende for selve det spørgsmål, om statsinstitutioner skal udflyttes eller ej. Herunder tænker jeg på diskussionen om, hvorvidt det skal være den ene eller den anden by med 30 km indbyrdes afstand — altså Vejle, Skanderborg og Silkeborg, for at tage det spørgsmål her. Det er trods alt et mindre spørgsmål i relation til det, der må være det afgørende: ud-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

flytningstanken. Skal det være bestående institutioner, der skal udflyttes, eller skal det kun være nye institutioner? Hvilke institutioner skal det være? Hvilken tilknytning skal vi acceptere at de skal have til departementet, til forskningsinstitutioner, til højere læreanstalter osv. i København? Hvilken vægt skal vi lægge på, at en udflytning kan nedbringe skattegrundlaget i visse byer? Skal det være ud fra rene egnsudviklingskriterier, eller skal der være visse faciliteter i forvejen i vedkommende byer?

Der kan altså stilles en lang, lang række spørgsmål, som var og er meget relevante for udflytningsproblematikken, og jeg kan såmænd godt være enig i, at man kan blive en smule trist, når disse meget principielle spørgsmål helt forflygtiges af et spørgsmål, der i den forbindelse er af mindre betydning, nemlig om det skal være den ene eller den anden eller den tredje by. Naturligvis er det af betydning for folketingsmedlemmerne i de pågældende kredse, men ud fra en mere generel synsvinkel kan det ikke være det afgørende.

Der er ligeledes af en række af ordførerne rejst spørgsmål om de ændrede planer til en Guldborgsund-linjeføring, og det kan naturligvis også diskuteres i udvalget.

Endelig kom hr. Horn ud over at anbefale det foreliggende forslag med en række spørgsmål i tilknytning til forslaget. For det første konstaterede han rigtigt, at vejdirektoratet mente, at man hidtil havde haft glæde af fasttid- og fastpris-systemet.

Dernæst rejste hr. Horn fulgt op af hr. Niels Ravn spørgsmålet om motorvejskontorernes vokseværk og bad mig være opmærksom på, at de ikke voksede ud over, hvad der var nødvendigt til den aktivitetsudvidelse, som en række af ordførerne påpegede. Men når de således påpegede, at der var sket en aktivitetsudvidelse, og glædede sig over det, bør det ikke komme helt bag på dem, at disse aktivitetsudvidelser giver sig visse udslag på motorvejskontorerne.

Jeg ved ikke, om man her har villet inddrage i debatten den arbejdsdeling, der skulle være i forhold til amterne og amtsvejsinspektorerne; men derom kan jeg nævne, at den tidligere trafikminister startede en række forhandlinger med amterne om at få passet, men ikke nødvendigvis projekte-

ret, vejene. Disse forhandlinger blev ikke færdige i den tidligere ministers tid, men er nu definitivt afsluttet, således at en endelig aftale er klar, så vidt jeg kan forstå til glæde for såvel amterne som staten.

Endelig nævnte hr. Horn et spørgsmål, som jeg kommer tilbage til på et senere tidspunkt i folketinget, nemlig den københavnske ringvej. Jeg nævnte jo i min fremsættelse at vi i trafikministeriet og vejdirektoratet har afsluttet en række undersøgelser vedrørende en ydre ringvej i København, og at resultatet vil foreligge i begyndelsen af 1972. Jeg regner selv med, at det foreligger meget snart, og derefter vil folketinget få forelagt forslag om linjeføringen for en sådan ydre ringvej. Derfor skal jeg ikke foregribe debatten, men blot sige, at det er ikke nogen rimelig situation at være i, at folketinget forkaster den ene ringvejslinjeføring efter den anden, men siger, at hver gang skal der foretages undersøgelse af en ny og en ny. Til sidst står vi i den situation, at vi overhovedet ikke har nogen. Det er min klare opfattelse, og jeg tror den deles af folketingets flertal, at der skal være en ringforbindelse i København, og jeg må have lov at tilføje, at hvis vi ikke snart lægger denne ringforbindelse fast ved folketingets mellemkomst, løber vi helt uundgåeligt ind i ganske betydelige fejlinvesteringer her i København, eller i hvert fald sinker vi meget betydelige anlægsprojekter i København. Det mener jeg ikke Københavns kommune og Københavns amt kan være tjent med.

Det var de bemærkninger, jeg skulle gøre i anledning af de faldne udtalelser. Jeg skal love at bidrage til en hurtig behandling i udvalget.

Niels Ravn: Jeg takker ministeren for bemærkningerne om det, jeg var inde på om at udbygge bestående veje, samtidig med at vi beslutter her i folketinget, at der parallelt med dem eller i hvert fald i nærheden af dem skal anlægges nye statsveje. Jeg går ud fra, at den udtalelse, ministeren her fremsatte med relation til det konkrete vejstykke ved siden af Skødstrup—Tåstrup motorvejsanlægget, dækker generelt, hvis lignende situationer skulle opstå andetsteds i landet, hvad vi beklageligvis har oplevet i tidligere tid.

Når ministeren var inde på, at det var af

[Niels Ravn.]

for ham uforklarlige grunde, at jeg og hr. Bilgrav-Nielsen interesserede os så meget for Vejleområdet, kan jeg angive en meget kontant grund til denne interesse. Da vi her i folketinget i begyndelsen af 1960'erne vedtog anlægsloven, der resulterede i en ny sekssporet motorvej over Lille-Bælt, afgav daværende trafikminister Lindberg over for mig det løfte, at samtidig med at denne bro var en kendsgerning, skulle de tilsluttede motorveje frem til punkter henholdsvis nord for Vejle og syd for Kolding også være en kendsgerning. Af for mig ukendte grunde er dette ikke sket. Det er mere end et år siden, Lille-Bæltbroen blev åbnet, og først nu får vi en anlægslov om en vej til nord for Vejle. Vi er på vej syd for Kolding, det erkender jeg, men det har taget sin tid. Det er grunden til, at jeg hele tiden har ivret for, at vi fik denne løsning. Jeg har ment, at denne udbygning af vejnettet omkring Vejle har været så påtrængende nødvendig ikke mindst i relation til den nye bro.

Det tredje spørgsmål, jeg lige ville nævne, og som ministeren var inde på til sidst, var det med vokseværket i de statslige motorkontorer. Jeg må erkende, at når aktiviteten stiger, må der vel også komme øget aktivitet i de kontorer, der beskæftiger sig med disse arbejder. Men det, jeg henlede ministerens opmærksomhed på, var, at så må man påse, at der ikke samtidig finder tilsvarende vokseværk sted i de amtslige vejinspektorer, sådan at vi får vokseværk to steder af den samme årsag. Det var det, jeg bad ministeren være opmærksom på, og jeg forstod også ministeren sådan, at det ville han være.

Formanden: Er der flere, der ønsker at udtale sig om forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger?

Bilgrav-Nielsen: Jeg takker ministeren for tilsagnet om at ville give en redegørelse for forholdene om vejdirektoratet. Jeg skal i øvrigt takke for, at ministeren alligevel betragtede min forkærlighed for Vejleområdet som så rimelig, at han er villig til at drøfte det problem, jeg rejste om den tosporede vej til Kolding med os i udvalget.

Arne Larsen: Jeg forstod på ministeren, at han havde sat sig ind i alle problemer i og

omkring Vejle, så der er jo ingen grund til at diskutere den sag mere.

Men så vil jeg lige spørge ministeren: har ministeren også sat sig ind i alle problemer i og omkring Århus? Jeg forstod, at det var en let afvisning af et enkelt problem, men jeg vil gerne rejse det igen, fordi det har været diskuteret meget kraftigt i det høje ting. Den tidligere trafikminister lovede at rette i et lovforslag om motorvejsanlæg i Århusområdet, således at motorvejsanlægget kom til at gå vest om Brabrand Sø. Det har vi en betænkning om fra trafikudvalget, hvor ministeren har erklæret, at det var hans hensigt. Det er ikke sket endnu, og nu vil jeg spørge: er det den nuværende trafikministers hensigt at klare det problem, eller bliver det ikke klaret? Ellers må vi fra anden side i folketinget se at få rejst spørgsmålet, så vi får en afklaring af det meget snart.

Nu skal man til at anlægge en motorvejsstrækning fra Skødstrup til Tåstrup, og nu vil jeg gerne spørge ministeren: forudsætter det vejanlæg, at man skal gå øst om Brabrand Sø, eller vil det være muligt at kombinere det foreliggende forslag med et motorvejsanlæg, der går vest om Brabrand Sø?

Så rejste hr. Bilgrav-Nielsen spørgsmålet om udflytningen af vejdirektoratet, og det har vi fået et par bemærkninger om. Jeg fandt ikke selv, at det var rigtigt under dette lovforslags behandling at rejse spørgsmålet, men vil vende tilbage til sagen, når vi på fredag skal behandle vejloven. Jeg tror, anledningen vil være mere passende. Spørgsmålet for mig står nemlig sådan, om det er hensigtsmæssigt og rigtigt overhovedet at opsplitte vejdirektoratet i en københavnsk afdeling og en afdeling, som man skal placere i Skanderborg. Det vil jeg sætte et meget, meget stort spørgsmålstegn ved, men det spørgsmål skal ministeren få lejlighed til at besvare på fredag.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Må jeg starte med at sige til hr. Niels Ravn og hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg ikke harceleret over deres store interesse for vejområdet, men for Vejleområdet. Det er muligt, jeg ikke har udtrykt mig tilstrækkelig klart i første omgang.

Må jeg derefter vende tilbage til spørgsmålet om linjeføringen ved Brabrand Sø. Jeg

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tror, hr. Arne Larsen vil finde, når fortrykket kommer frem, at jeg var den første, der fra denne talerstol under denne sags behandling nævnte dette forhold, så det er vel vanskeligt at beskyldte mig for, at jeg ikke har trukket det problem frem her i dag.

Må jeg dernæst svare på det konkrete spørgsmål, at før jeg fremkommer med et udspil, vil jeg have en forhandling med de implicerede lokale myndigheder, og en sådan forhandling er allerede arrangeret til at finde sted i januar måned. Det ønsker jeg ud fra det synspunkt, som andre ordførere tilkendegav deres glæde over — ikke mindst vedrørende forholdene ved Vejle — nemlig at man valgte en projektløsning og en linjeføring, som havde den absolutte lokale opbakning. Det er ganske givet, at før jeg træffer min beslutning om linjeføringen ved Brabrand Sø, ønsker jeg at få tilsvarende informationer fra de lokale myndigheders side. Det vil ske her i januar, og derefter vil jeg reagere med hensyn til linjeføringen.

Jeg skal ikke gøre flere bemærkninger om vejdirektoratet; det er helt oplagt i yderkanten af det, der diskuteres her i eftermiddag. Men jeg er naturligvis glad for, at hr. Arne Larsen har givet mig tre dage til at forberede mig på spørgsmålet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, 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 om oprettelse af et institut for almen medicin [af Nathalie Lind m. fl.]

Valgt blev: *Camre, Albertsen, Erik Andersen* (Fr.borg amt), *Auken, Finn Christensen, Knud Nielsen, Erling Olsen, Kurt Brauer, Inger Lise Petersen, H. C. Toft, Stæhr Johan-*

sen, Karen Thurrøe Hansen, Nathalie Lind, Holger Hansen, Merete Bjørn Hanssen, Meta Ditzel og Samuelson.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til folketingsbeslutning om fastsættelsen af offentlige standarder og normer for det offentliges serviceydelser [af Simonsen m. fl.]

Valgt blev: *Inge Fischer Møller, Albertsen, Finn Christensen, Grete Hækkerup, Harris Jensen, Evald Kristensen, Bertel Pedersen, Kurt Brauer, Henning Philipsen, Simonsen, Clara Munck, H. C. Toft, Lennart Larson, A. Chr. Andersen, Nathalie Lind, Dahlgaard og Gunnar Jensen.*

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af folketinget Valbak, Westergaard Andersen, Gudme, Svend Haugegaard, Nordqvist, Else-Merete Ross og Samuelson har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af borgerlig straffelov. (Ungdomsfængsel, arbejdsdhus, sikkerhedsforvaring m. m.).

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Ordføreren for forslagsstillerne (Valbak): Jeg skal herved fremsætte forslag til lov om ændring af borgerlig straffelov. (Ungdomsfængsel, arbejdsdhus, sikkerhedsforvaring m. m.).

Forslaget sigter mod ophævelse af straffelovens delvis tidsubestemte foranstaltninger ungdomsfængsel, arbejdsdhus og sikkerhedsforvaring.

Indførelse af institutionerne ungdomsfængsel og arbejdsdhus i sin tid var navnlig begrundet i et behandlingssynspunkt — ønsket om at råde over særlige foranstaltninger med opdragende eller resocialiserende sigte. Man gik ud fra, at de specielle midler ville være bedre egnet til at forebygge recidiv hos nogle grupper af lovovertrædere end påvirkning gennem almindeligt fængsel. Den tidsbestemte sanktionsform ansås for