

## 2) Første behandling af:

*Forslag til lov om ændring af lov om projektering m. v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser [af Arentoft (FP) m. fl.].*

(Lovforslag nr. L 195. Fremsat 10/2 78).

Lovforslaget sættes til forhandling.

### Forhandling

**Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):**

I foråret 1976 blev min forgænger af trafikudvalget anmodet om en udtalelse over et udkast til forslag, som ligeledes foreslog en linjeføring vest om Brabrand Sø i stedet for den i projekteringsloven vedtagne linje øst om søen.

Min forgænger svarede da, at behovet for anlæg af denne motorvejsstrækning ikke var særlig påtrængende. Man havde ud fra et trafikalt synspunkt tid til at overveje den endelige placering af motorvejen i sammenhæng med den igangsatte regionplanlægning og i lyset af spørgsmålet om ordningen af den kollektive trafik i området. Tilsvarende gjaldt ud fra et planlægningsmæssigt synspunkt. En øjeblikkelig afgørelse var ikke nødvendig for det videre planlægningsarbejde i området. Det afgørende var at få etableret en midlertidig ordning af vejbestyrelsesforholdene i Århusområdet, der kunne gælde, indtil motorvejen til sin tid kom.

Sagen ligger stadig således, at det er på dette grundlag, jeg med forbehold af folketingets tiltrædelse har indgået en aftale med Århus amtsråd og Århus byråd om statens overtagelse af ringvejen, og jeg har fremsat forslag herom i dette års hovedlandevejslovsforslag.

Til lovforslaget i øvrigt skal jeg knytte et par enkelte kommentarer.

Det er i lovforslagets bemærkninger nævnt, at fastlæggelse af linjeføringen bl. a. bør ske af hensyn til de beboere, som berøres af den planlagte østlige linjeføring. Hertil er at sige, at de pågældende beboere ikke stilles bedre ved vedtagelsen af den vestlige linjeføring. Den østlige linjeføring er sikret ved byggelinjer, som bør opretholdes, uanset om man vælger at gå øst eller vest om Brabrand Sø. Byggelinjerne vil nemlig, såfremt en vestlig linjeføring vælges, kunne sikre gennemfø-

relsen af et kommunalt vejanlæg, som i så fald må påregnes at skulle tage den lokale trafik i området, som det jo ellers var meningen at motorvejen skulle overtage.

Videre skrives der i lovforslagets bemærkninger, at trafikken på Grenåvej aflastes i en sådan grad, at den planlagte udvidelse af Grenåvej overflødiggøres. Dertil vil jeg godt bemærke, at der i hvert fald ikke vil blive tale om en aflastning af Grenåvej af nogen betydning ved en vestlig linjeføring af motorvejen. Det forslag, Århus kommune er fremkommet med, og som jeg foreløbig har kommenteret over for trafikudvalget, forudsætter da også en motortrafikvej i et østligt motorvejstracé fra Viborgvej til Grenåvej.

Endelig nævnes i lovforslagets bemærkninger, at en vestlig linjeføring vil indebære støjæssige og andre miljømæssige fordele. Det er vel rigtigt, at støjen fra selve motorvejen vil være mindre generende ved den vestlige placering. Det skyldes dels, at vejen kommer til at gå i landzone, dels, at den ikke vil komme til at bære så stor en trafik som en østlig motorvej. Det sidste betyder i øvrigt, at der næppe vil være grundlag for en motorvej i den vestlige linje i en meget lang årrække. Hertil kommer, at man ved den miljømæssige virkning af motorvejen også må tage i betragtning, at kun en placering øst om Brabrand Sø vil kunne bidrage til en til den tid nødvendig aflastning af det indre vejnet i Århus, hvilket igen vil give en afledt støjæssig gevinst for omgivelserne til dette vejnet.

Min konklusion er altså, at man med dette lovforslag er for tidligt på færde. Det er ikke nødvendigt, og det vil heller ikke være rigtigt, at træffe en sådan beslutning nu, der i øvrigt heller ikke har lokalt politisk flertal, i hvert fald ikke i det nuværende amtsråd og byråd. De sidder jo indtil 1. april, og jeg er aldeles overbevist om, at det samme synspunkt vil gøre sig gældende, når det drejer sig om byråd og amtsråd efter konstitueringen den 1. april.

Jeg synes, at man i stedet bør koncentrere sig om forslaget om den midlertidige ordning med statens overtagelse af ringvejen omkring Århus.

**Jørgen Frederiksen (S):**

[Jørgen Frederiksen]

Jeg skal kun gøre et par enkelte bemærkninger, idet vi i den socialdemokratiske gruppe er enige med ministeren i, at der intet er til hinder for, at planlægningen i Århusområdet kan fortsætte, og at man er for tidligt ude med et lovforslag som dette.

Lad mig føje til, at dette spørgsmål jo har været rejst under første behandling af lovforslaget om visse hovedlandeveisstrækninger, og at vi allerede under udvalgsarbejdet i udvalget om offentlige arbejder også har været inde på hele dette vejkompleks. Vi finder som sagt, at man er for tidligt ude og må erklære os enige med ministeren heri.

#### **Svend Erik Hovmand (V):**

Jeg skal også kun gøre nogle korte bemærkninger om det lovforslag, som fremskridtspartiet her har lagt på folketingets bord.

Jeg vil gerne først sige, at set ud fra venstres synspunkt er der et behov for, at vi snart får truffet en afgørelse i spørgsmålet om, hvorvidt det skal være øst eller vest om Brabrand Sø. Lad mig føje til, at også jeg har den opfattelse, at det hovedlandeveislovforslag, som vi i øjeblikket har til behandling, og som ministeren just har omtalt, indebærer en vis løsning af nogle af de problemer, vi her taler om. Færdiggørelsen af ringvejsforbindelsen omkring Århus vil jo betyde en betydelig aflastning, og vi har tidligere givet principiel tilslutning til denne tanke.

Det, der for os at se nu er vigtigt, er at få truffet en afgørelse i spørgsmålet om, hvorvidt det skal være øst eller vest om Brabrand Sø. Vi mener, at det er vigtigt, måske ikke så meget ud fra hensynet til spørgsmålet om tinglysning, som forslagsstillerne bemærker i det fremsatte lovforslag, men mere ud fra hensynet til, at amter og kommuner ved, hvad de skal holde sig til, også hvad angår de øvrige dispositioner, som skal foretages i området, både af privat og af erhvervsmæssig karakter.

Venstre har drøftet dette spørgsmål meget indgående. Vi mener, at der er mange hensyn, som taler for en vestlig linjeføring. Vi har tidligere givet udtryk for, at når vi får løst problemerne omkring selve Århus by, hvad der jo er lagt op til med ministerens forslag om ringvejsforbindelsen, så er det, som om vi skulle være modne til at træffe

afgørelsen med henblik på en vestlig linjeføring. Jeg vil dog sige, at der stadig væk er nogle forhold, som trænger til en nøjere afklaring, og vor endelige stillingtagen vil bero på udvalgsbehandlingen af hovedlandeveislovforslaget. Den vil også bero på en yderligere besigtigelse i området, og den vil ikke mindst bero på en samtale og en drøftelse med de lokale repræsentanter i området. Vi finder, at det er meget vigtigt at få en udtømmende og afsluttende forhandling med de lokale repræsentanter.

Vi kan derfor ikke tage stilling til, hvorvidt lovforslaget, som det her er fremsat, skal gennemføres i alle detaljer og enkeltheder, men kun tilkendegive, at vor umiddelbare holdning i dag er, at der er mange ting, der taler for, at det bør være en vestlig linjeføring, der ud fra mange, mange hensyn må være at foretrække.

#### **Lowzow (KF):**

Med den vedtagelse, vi fik om motorvejen sidste år, og som var gældende for hele landet, blev der i vid udstrækning taget hensyn til, hvad vi skulle planlægge, og hvad vi magtede i de kommende år, og det blev her fastlagt, at vi i den planlægning, vi havde i øjeblikket, skulle stoppe motorvejsnettet ved Århus. Det kan vi være glade for eller kede af, men det blev vedtaget. Derfor synes jeg nok, at vi generelt skylder at få afviklet sagerne om trafikken uden om Århus på statsligt plan, ligesom vi i sin tid afgjorde sagen om Lyngbyvejen ved København.

Jeg mener, at mere relevant end det her fremsatte forslag er nok spørgsmålet om behandlingen af den motortrafikvej, som er draget ind i det årlige lovforslag om visse hovedlandeveisstrækninger. Hvis vi får en afklaring på dette spørgsmål med det forslag, som er fremkommet fra rådmanden i Århus, eller noget, der ligner det, så har vi jo allerede her taget stilling til, om motorvejen skal gå øst eller vest om Brabrand Sø, idet man så har fastslået, at den langsigtede løsning for en gennemgående trafikåre i Østjylland eller i det hele taget fra nord til syd i Jylland må være en vestlig linjeføring, og den ligger, som vi har fået at vide fra vejdirektoratet og fra alle statistikker, temmelig mange år fremme i tiden.

[Lowzow]

Derfor mener jeg, at det, vi må interessere os for og samle os om at få afviklet, det er den undersøgelse, som ministeren har været positiv over for, og som jeg i det sidste bilag fra ministeren finder at han er temmelig positiv over for, og som vi allerede arbejder med i udvalget. Dette lovforslag må så tages med ind i hele debatten om spørgsmålet, idet det bliver en naturlig følge af det andet.

Jeg kan kun sige, at vi mener, at vi i debatten allerede har været og er meget villige til at fortsætte talen om det, men vi mener ikke, at placeringen i øst eller vest kan skilles ud som noget, vi kan vedtage alene uden at få en endelig afgørelse på resten af hele trafikbilledet omkring Århus.

#### Langsted (CD):

Jeg har i anledning af dette lille lovforslag diskuteret sagen med mange i Århus, og det er sådan, at når man kommer til resultatet, så bliver det både pro og kontra. I de fleste tilfælde vil man nok udtrykke sig på den måde, at man siger: ja, det er nok bedst at have den liggende vest for Brabrand Sø. På den anden side, når man ser på helheden i motorvejsbilledet, ser det ud, som om dette er noget, der måske har lidt lange udsigter. Derfor synes vi, at det er lidt for tidligt at komme med et konkret forslag om, hvorvidt man skal vest eller øst om Brabrand Sø. Vi kan jo risikere, at man om 3 år, inden motorvejen er bygget, har nye planer og skal østom i stedet for vestom eller vice versa. I det hele taget hænger det jo sammen med det lovforslag, vi behandler i udvalget i øjeblikket, og kan vel på den måde indgå i udvalgsarbejdet.

#### Bjørn Poulsen (SF):

Dette lovforslag er uden tvivl en konsekvens af den diskussion, vi havde tidligere på året angående visse hovedlandeveisstrækninger, hvor netop diskussionen om øst- eller vestmotorvej omkring Brabrand Sø jo var meget inde i billedet.

For SFs vedkommende må jeg da sige, at vi har den indstilling, at skal der være nogen motorvej dér, så bør den nok gå vestom, for går man østom, så kommer man ind igennem bebyggede områder. Der er faktisk ikke plads til en motorvej øst for Brabrand Sø længere.

Jeg mener ikke, at der er nogen grund til at haste med nogen beslutning i den retning. Jeg synes, vi har tid nok på det område. Så vidt vi kan se, vil ringvejens udbygning klare problemerne ret mange år frem i tiden, så vi synes sådan set ikke, der er nogen grund til, at dette forslag hastes igennem i denne folketingssamling.

#### Fuglsang (DKP):

Kommunisterne er i og for sig heller ikke uenige i tankegangen i det forslag, der er stillet om, at linjeføringen bør gå vest om Brabrand Sø. Men når det er sagt, så vil jeg tilføje, at vi er enige med dem, der finder forslaget lidt forhastet og for så vidt også overflødigt, for vi ved, at man på mange felter arbejder med og diskuterer netop de problemer, der er lagt frem her, også de almindelige virkninger af den ene eller den anden linjeføring trafikmæssigt, med hensyn til regionalplanlægning osv. Vi kan heller ikke se, at en umiddelbar vedtagelse af et sådant forslag på nogen måde bare på nogenlunde kortere sigt vil løse bl. a. problemerne omkring Grenåvej og dens beboere.

#### Niels Helveg Petersen (RV):

Det er ikke noget ufornuftigt forslag, og når fremskridtspartiet nu har fremsat et forslag, der ikke er ufornuftigt, så skal det også underkastes en nøje vurdering, men vi finder, at det nok er for tidligt at træffe en endelig afgørelse. Vi lægger også vægt på, at når den endelige afgørelse skal træffes, så må de lokale synspunkter indgå med megen vægt.

#### Chr. Christensen (KrF):

Vi er klar over, at problemerne omkring linjeføringen ved Århus er noget, der optager sindene meget i Århus og omegn. Den diskussion foregår jo stærkt i byrådet og i amtsrådet.

Jeg vil gerne sige, at vi fra kristeligt folkepartis side har fulgt problemerne meget nøje og været meget opmærksomme på de gener, der er forbundet med gennemførelsen af motorvejen øst om Brabrand Sø, ikke mindst de støjmæssige problemer, men de miljømæssige problemer i det hele taget. På den baggrund må vi sige, at principielt ser vi forslaget om en vestlig linjeføring som noget realistisk; om vi så kan få forslaget kædet ind i den

[Chr. Christensen]

almindelige drøftelse, det skal vi se, men vi ser det helst.

**Ib Christensen (DR):**

Retsforbundet er positivt over for dette lovforslag.

Man kan ikke sige, at vi, når det drejer sig om motorvejsplanlægning, nærmere bestemt omkring Brabrand Sø, har bevæget os med motorvejsfart. Den linjeføring, der er nedfældet i loven, er udarbejdet af et ingeniørfirma i 1937, og allerede i 1965, da loven kom, var man stærkt i tvivl om, hvorvidt linjeføringen var korrekt. Denne tvivl har bestået siden og er bestandig voksende. Jeg synes derfor, at der er brug for et politisk initiativ til at skære igennem, træffe en politisk beslutning, og det er det, fremskridtspartiets forslag tilsigter. Det er en forældet linjeføring. Det kan ikke være en statsopgave at lave en motorgade i Storårhush.

Når ministeren mener, at det nye amtsråd eller det nye byråd absolut også vil have samme indstilling eller ikke vil være for en anden linjeføring, så synes jeg, at det er lovlig forhastet at komme med en sådan udtalelse. Det skulle da ikke undre mig, om man var til at få i tale om en anden beslutning. Det kan måske også spille ind, at det bliver staten, der kommer til at betale for denne motorgade i Århus, og at det er det, der gør, at der måske stadig væk i Århus byråd er et politisk flertal. Men her må vi se det ud fra det hensyn, som vi har at varetage, nemlig statens interesser, og vi må selvfølgelig også tage hensyn til de beboere, som rammes af støj- og miljøgener gennem en linjeføring øst om Brabrand Sø. Retsforbundet har derfor bestandig været tilhænger af en vestlig linjeføring. Også det forhold, at den indebærer besparelser, taler til fordel derfor. Når der formentlig tilmed kommer denne opklassificering af Åby Ringvej, så synes vi, at der er særlig grund til, at der nu træffes en beslutning her fra folketingets side.

Vi kan altså ud fra de grunde, jeg her har nævnt, anbefale, at man gennemfører det forslag, som fremskridtspartiet her har fremsat.

**Kurt Hansen (VS):**

Fra venstresocialisternes side synes vi, at hverken den østgående linje eller den vestgå-

ende linje er noget, der skal etableres overhovedet. Vi har sagt, at den trafikpolitik er udtryk for en meget klar tendens, nemlig at den individuelle trafik skal favoriseres på bekostning af den kollektive trafik. Vi har også i Århus byråd og i de kampagner, vi har kørt i Århusområdet, sagt, at vi hverken kan gå ind for den østlige eller den vestlige linjeføring. Det er klart, at der vil blive ødelagt en del rekreative områder, kolonihaver m. v., hvis man laver den østlige linjeføring. Men det samme vil jo være tilfældet, hvis man laver motorvejen vestom. Der vil, som VS i Århus har påvist det, også være tale om, at den kommer til at gå igennem nogle rekreative områder. Den bliver længere, den bliver dyrere, og sådan som det er lagt op, vil den skulle dække en stor del af den lokale trafik. Vi mener ikke, at den lokale trafiks problemer skal løses gennem bygning af motorveje eller motorgader. Tværtimod må det være sådan, at man forsøger at udbygge den kollektive trafik, gøre den bedre. Man ved jo helt klart, hvor det virkelig halter med hensyn til den kollektive trafik i Århusområdet; der skal etableres nogle tværgående linjer. Ligesom i København er der næsten ingen tværgående linjer i Århus overhovedet.

Vi mener, at det motorvejsbyggeri, som man har opelsket inden for de seneste år, er udtryk for en forfejlet trafikpolitik. Vi mener, at begge forslagene – som har været forslag fra dem, der ønsker at fremme den individuelle trafik – skal tages af bordet hurtigst muligt.

**Arentoft (FP):**

Jeg siger tak for en gennemgående meget positiv modtagelse. Jeg er glad for ministerens første bemærkninger om, at vi i trafikudvalget forhørte os i ministeriet allerede i 1976. Når jeg fremsatte forslaget nu, kom det jo til at passe næsten som hånd i handske til lovforslag nr. L 172, hvor der netop står, at man mangler en afgørelse om linjeføringen øst eller vest om Brabrand Sø. Ministeren påpeger også, at problemet ikke er påtrængende, og det er jo for så vidt gået igen i flere ordføreres bemærkninger, at vi måske er lidt for tidligt ude med forslaget. Det vil jeg godt lige have lov til at vende tilbage til.

Ministerens var inde på aftalen med Århus amtsråd og Århus kommune. Der ligger jo et

[Arentoft]

forslag fra Århus magistrats 2. afdeling, den tekniske forvaltning, om en motortrafikvej fra Viborgvej til Grenåvej. Jeg er bange for, at hvis man får lavet motortrafikvejen fra Viborgvej til Randersvej, så er man begyndt på den østlige motorvej, og derved vil man på et senere tidspunkt simpelt hen kunne sige: ja men nu er vi kommet så og så langt med den, så kan vi ikke stoppe. Da tilslutningen til en øst- eller vestmotorvej kommer til at ske oppe ved Lisbjerg, har vi netop anført i bemærkningerne, at vi går ind for motorvejens videreførelse fra Lisbjerg over til Grenåvej, hvorved vi kommer til at aflaste Grenåvej, som jo er hårdt belastet. Derved kan man muligvis undgå udbygningen af Grenåvej, hvilket vi anser for meget, meget væsentligt. Vi er altså bange for, at man ligesom ad bagdøren kommer til at liste noget ind omkring østmotorvejen.

Det er rigtigt, at der i magistratsforslaget tales om, at det skal være en motortrafikvej og ikke en motorvej. Det kan selvfølgelig være, at man på et senere tidspunkt finder ud af, at det hele skal være motortrafikvej, også selv om den går vestom, men det er en anden ting, som jeg mener vi skal drøfte i udvalget.

Ministeren nævnedes også noget om miljøforbedringen. Her vil jeg godt lige have lov til at pege på den undersøgelse, som dr. techn. Fritz Ingerslev lavede i september 1974. Resultatet kan næsten ikke fremstå mere klart. Den østlige linjeføring giver 3,7 kilometer i byzonen, den vestlige ingen. Med hensyn til støjramte bebyggede arealer går det ud over 677 boliger ved den østlige og ingen ved den vestlige. I alt bliver der tale om støjramte arealer på 129 ha ved den østlige og ingen ved den vestlige. Med hensyn til antallet af tilslutnings- og forbindelsesanlæg i byzone bliver der tale om tre ved den østlige linjeføring og ingen ved den vestlige. Det synes jeg i alt fald er argumenter, der meget klart viser, at den vestlige linjeføring absolut må være den bedste.

Yderligere synes jeg heller ikke, man må glemme, at det, der tales om, er den østjyske motorvej, altså den, der går fra grænsen og op til Ålborg. Så må det være rigtigt, at den føres helt uden om byen. Dem, der vil ind til byen, er der masser af indfaldsveje for. Med lovforslag nr. L 172 får man både ringgade- og ringvejssystemet i orden, og efter den

modtagelse, som lovforslag nr. L 172 fik her i tinget, er der ingen tvivl om, at det vil blive gennemført.

Jeg har i og for sig ikke så mange bemærkninger til de enkelte ordførere. Jeg har allerede én gang takket for den venlige modtagelse.

Jeg er selvfølgelig helt uenig med hr. Kurt Hansen, og jeg vil endda sige, at man burde måske nok lige kigge på Københavnsområdet. Når man ser, hvorledes Københavnsområdet er blevet forkælet med motorveje, og så ser, hvad der er blevet til resten af landet, så må man erkende, at der i virkeligheden er en meget, meget skæv fordeling. Selv om man siger, at det ikke er lige i morgen, at der skal laves motorvej ved Århus, så kommer den formentlig en dag. I den forbindelse synes jeg nok man kan skele til, at København har fået næsten alt, hvad man kan ønske sig.

En gennemgående bemærkning hos mange af ordførerne var, at vi måske var for tidligt ude med dette forslag. Det er måske rigtigt, men jeg vil da sige, at det kan under ingen omstændigheder være forkert, at vi får lejlighed til at debattere det, bl. a. af hensyn til de mennesker, der bor dér, hvor den østlige linjeføring skal føres igennem. Nu siger ministeren, at byggelinjerne vil man opretholde, så det skulle altså ikke give nogen ændringer for de arme beboere. Det er også noget af det, som jeg mener vi skal diskutere i udvalget.

Det korte af det lange er, at vi jo allerede i trafikudvalget har talt om, at vi skulle se at komme over at se på det. Det var vi ganske vist for et par år siden, men vi tog os ikke megen tid til det. Jeg tror faktisk, det vil være en god ting, hvis vi i trafikudvalget bliver enige om i løbet af foråret at komme derover og tage os god tid til det og måske få ministeren med og få forhandlinger med både byråd og amtsrådsrepræsentanter, når vi er derovre, således at vi kan nå frem til et fornuftigt resultat.

#### **Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):**

Jeg har ikke så forfærdelig mange bemærkninger at gøre, men jeg har da en enkelt til hr. Lowzow. Det drejer sig om det forslag, som er blevet fremsendt fra Århus kommune. Jeg har tidligere oplyst over for

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

udvalget, at jeg havde en forhandling i ministeriet både med rådmanden og med borgmester Orla Hyllested, hvor vi blev enige om, at nu skulle vi undersøge tingene nærmere. Jeg har allerede fremsendt noget materiale til udvalget.

Et af de argumenter, der er indgået i dette – og her vil det altså vise sig, at jeg rent logisk er mere enig med forslagsstillerne end med hr. Lowzow – er, at hvis man følger Århus kommunes forslag og anlægger en motortrafikvej, der går fra Viborgvej og så til Grenåvej ved Skødstrup, så er der meget, der fortæller os, at dette foruddiskonterer en østlig løsning, ikke en vestlig. Det hænger sammen med – og det vil jeg godt vende tilbage til i udvalget, hvis man ønsker det – at tager man den eneste fornuftige linjeføring vest om Brabrand Sø, ja, så vil man, om jeg så må sige, gå ind på den motortrafikvej, der her er tale om, men på en sådan måde, at man faktisk spilder ca. 4 km eller et beløb på ca. 25 mill. kr. Med den pengeknaphed, vi har, vil det nok give anledning til nogen eftertænkksomhed, hvis man uden videre foretager en sådan disposition. Jeg synes i hvert fald, jeg vil understrege den sammenhæng, der er her.

Jeg vil i øvrigt sige til hr. Arentoft, at jeg har altså ikke kastet mig ud i et forsvar for den ene løsning eller for den anden løsning. Jeg mener, at vi må behandle tingene i den tidsmæssigt rigtige rækkefølge, og jeg mener ikke mindst, at det må være rigtigt, at vi i høj grad har kontakt med de lokale myndigheder. Her synes jeg i hvert fald ikke, vi kan komme uden om det, som jo bliver diskuteret alle steder rundt omkring, nemlig regionplanlægningen. Vi ved, at der allerede er gjort store forberedelser, når det drejer sig om et trafikselskab, altså hele den kollektive trafik, så jeg synes, at meget taler for, at det, vi gør, er, at vi til sommer tager derover og foretager en besigtigelse og snakker med de berørte myndigheder, og at vi så i øvrigt ser, hvordan tingene udvikler sig.

Jeg er naturligvis parat med alle oplysninger, man måtte ønske sig under udvalgsarbejdet.

**Lowzow (KF):**

Jeg tror, vi taler om to forskellige ting, for ministeren taler om en motortrafikvej med

en bestemt linjeføring. Det er ikke det samme som at udbygge en motorvej med tilkørsler og niveauforskudte passager osv. Hvis man ikke vil overveje en motortrafikvej som den af kommunen foreslåede, så vil det sige, at man ikke kommer med nogen statslig løsning for Århus kommune – Århus by, hele Århus, byområde – i en lang periode fremover, for der er ingen, der kan stå heroppe på denne talerstol og alvorligt sige: jeg ved, hvornår motorvejen øst eller vest om Brabrand Sø kommer. Det kan vare meget længe. Hvis der ikke kommer nogen motorvej og man heller ikke vil lave den anden, så bliver der altså ikke nogen løsning fra statslig side på Århus' problemer med en mulighed for, at fjerntrafikken kan gå udenom, samt en aflastning af nogle af de veje, der fører ind i Århus nede ved havsiden. Det er de faktiske forhold efter min mening.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):**

Det, man har forsøgt at tage hensyn til i planlægningen og i de oplæg til forhandlinger, der er blevet udarbejdet, er at lave tingene på en sådan måde, at det er i overensstemmelse med det faktiske behov og det behov, vi kan se i fremtiden. Når vi traf aftalen sidste sommer, så var det ud herfra. Nu har vi altså fået det efterfølgende forslag fra Århus kommune, og dertil vil jeg bare sige to ting. Den ene ting er, at det er min opfattelse, at man i sin begrundelse for dette i høj grad har henvist til miljøhensyn, altså de gener, det skabte ved en udvidelse af den eksisterende vej ud til Grenåvej. Der har været forskellige henvendelser fra beboerforeninger – jeg har fået dem selv direkte – og jeg mangler at give svar tilbage om, hvordan og hvorledes det hænger sammen. Vi har dog gjort det, at vi, om jeg så må sige, har stillet tingene i bero og ikke taget yderligere initiativer med hensyn til parcellerne. Det, vi vil benytte tiden til, indtil afklaring er skabt, er naturligvis nøje at undersøge tingene videre, for vi vender tilbage til Århus kommune – og Århus amtsråd. Det sidste vil jeg godt føje til i den forbindelse, for det formelle skal jo være i orden, og den aftale, vi traf i sommer, var ikke bare med Århus kommune, det var også med Århus amtsråd. Derfor må vi også have kontakten til Århus amtsråd i orden og

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

høre deres mening om alt dette her. Der er også noget, der hedder Grenåvej, som amtet især er interesseret i, og en aflastning af Grenåvej. Der er altså denne vældige sammenhæng i tingene, der kan gøre det lidt indviklet; derfor skal vi undersøge det tilstrækkeligt, før vi skrider til egentlige beslutninger.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Afstemning**

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af:**

*Forslag til folketingsbeslutning om en vide-reudbygning af lov om offentlige veje. (Amternes overtagelse af en del af statsvejene)* [af Svend Erik Hovmand (V) m. fl.].

(Beslutningsforslag nr. B 72. Fremsat 15/2 78).

Forslaget sættes til forhandling.

**Forhandling**

**Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):**

Et tilsvarende forslag blev fremsat den 14. december 1976 af medlemmer af det radikale venstre, men forslaget kom ikke til behandling – som følge af valget kort efter.

Det radikale forslag kom på et tidspunkt, hvor min forgænger netop var blevet enig med Amsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening om at nedsætte et embedsmandsudvalg, der nærmere skulle overveje spørgsmålet om revision af opgavefordelingen vedrørende de offentlige veje. De kommunale organisationer var helt enige i, at sagen krævede et større udvalgsarbejde, inden man kunne nå til en afgørelse af, om og hvad der kunne være behov for at ændre. De

kunne således ganske tilslutte sig, at forslaget til folketingsbeslutning ikke burde fremmes.

Efter at man i de første måneder af 1977 havde forhandlet nærmere om kommissoriet, der efter parternes opfattelse burde være ganske omfattende, blev udvalget nedsat, og afholdt sit første møde omkring maj måned 1977. Udvalget består af repræsentanter for de tre vejbestyrelsesgrupper, herunder Københavns og Frederiksberg kommuner, derudover finansministeriet og ministeriet for offentlige arbejders departement, hvis repræsentant bestrider formandskabet.

Udvalgets opgave er at vurdere den ved vejloven i 1972 etablerede vejbestyrelsesordning og eventuelt at komme med forslag til ændringer i denne med henblik på en mere hensigtsmæssig opgavefordeling og i denne forbindelse en mere hensigtsmæssig organisation.

På baggrund af de indhøstede erfaringer skal udvalget belyse, hvorledes man kan opnå en sådan styring af vejsektoren, at de samlede ressourcer anvendes mest hensigtsmæssigt, samt hvorledes man opnår en rationel administration under anvendelse af det mindst mulige personaleforbrug. Det skal også belyses, hvorledes man får den mest hensigtsmæssige koordinering med den øvrige planlægning.

Undersøgelserne skal ikke blot omfatte den planlæggende, administrative og udførende del af vejbestyrelsesorganisationen, herunder samarbejdsaftalerne vedrørende hovedlandevejene, men også en vurdering af organisationen af det fælles norm- og regelarbejde. Det er således et betydeligt udredningsarbejde, der er tale om. Jeg har fået at vide, at man er ved at være færdig med dokumentationsfasen og nu skal i gang med at vurdere det indhentede materiale. Man regner med, at udvalgets arbejde er færdigt i indeværende år.

Der foreligger altså ikke på nuværende tidspunkt noget grundlag for at tage stilling til dette forslag til folketingsbeslutning. Forslaget kommer – undskyld, jeg bruger udtrykket – lidt som en hund i et spil kegler. Det har ingen mening, synes jeg, at tage stilling til en så principiel sag, som der her lægges op til afgørelse af. De kommunale organisationer har da heller ikke henvendt sig til mig og givet udtryk for, at de ikke længere mener, at det er nødvendigt at undersøge en