

[From.]

I den foreliggende sag er der et enkelt problem, som jeg stadig er lidt i tvivl om; det er dette, hvorvidt de vejanlæg, vi bygger, er statsveje eller ikke er det. Når ministeren får bemyndigelse til at lave dette anlæg med en vis refusionsprocent fra vejfonden, vil det så sige, at det, der kommer til at mangle, er noget, staten skal betale, eller er det noget, som de respektive amts- og bykommuner skal betale? Jeg spørger endnu en gang: Er det et nyt princip, vi går ind for ved skabelsen af disse nye overfartsmuligheder, eller er det stadigvæk det gamle princip, som gælder for de gamle broforbindelser?

Endelig vil jeg lige markere min uenighed med den højtærede minister med hensyn til disse aflastningsruter; det blev sagt, at de navnlig ville blive benyttet af turister. Jeg tror, at de også i allerhøjeste grad vil blive benyttet af lastbilgodstrafikken. Jeg forudser endda, at godstransporten med lastbil vil vokse meget betydeligt og progressivt i de åringer, der kommer. Også af den grund tror jeg, at Juelsminde—Kalundborg ruten og ikke mindst Grenaa—Hundested ruten vil få den største betydning.

**J. M. Pedersen:** Min bemærkning om Københavns placering har jo givet anledning til svar både fra den højtærede minister og fra det ærede medlem hr. Ole Bjørn Kraft. Når jeg fremførte dette, var det — hvad også tydeligt fremgik af min tale — fordi jeg ville forklare, at København er blevet for stor i forhold til det øvrige land. København kan i en vanskelig periode ikke brødføde sig selv med de forsyninger, den kan få fra Sjælland; det er nødvendigt, at København har forbindelse også med det øvrige land, for at den kan få de forsyninger, der skal til; det var pointen i det. Men skal vi endelig drøfte dette problem — hvad jeg iøvrigt ikke mener vi skal — kunne man fremføre, at på det tidspunkt, da Skåne, Halland og Blekinge blev skilt fra Danmark, var København ikke større, end at det kunne have ladet sig gøre at flytte den et andet sted hen. Men den dag vi kan blive enige om at ophæve valutakontoret eller hele vort tildelingssystem og indføre den frihandel, som mange taler om, så at forretningsfolk på den anden side Store-Bælt ikke nødven-

digvis skal have forbindelse med København næsten hver dag, bliver det noget helt andet. Det er det, jeg går ind for: at vi skal have løst vore færdselsproblemer, så det bliver let for dem at komme herind, ellers bliver de forfordelt.

(Kort bemærkning).

**Ole Bjørn Kraft:** I de forstandige bemærkninger, som det ærede medlem her fremførte, er jeg naturligvis ikke uenig. Vi er alle klar over, at som tingene har udviklet sig, er hovedstaden meget stor i forhold til det øvrige land, og enhver bestræbelse for at knytte landsdelene til hinanden må naturligvis have alles varme tilslutning.

**Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen):** Jeg skal blot gøre den bemærkning til det ærede medlem hr. Ole Bjørn Kraft, at jeg ser på problemet ud fra en trafikal bedømmelse, og deri tror jeg nu jeg har ret; men det kan jo ikke nytte noget at fortsætte diskussionen om dette.

Det ærede medlem hr. From spurgte, om det er et nyt princip, der her indføres. Nej, det er ikke noget nyt princip. Jeg kan sige det på den måde, at den hidtil fulgte hovedregel afviger man fra, og det er ikke første gang; men jeg tror ikke, man kan sige, at man fraviger princippet som sådant.

Trafikken på de sekundære ruter bedømmer jeg også ud fra det synspunkt, at på de lange ruter vil færgernes kapacitet næsten altid blive for ringe, i alt fald meget ringere end for de færgers, som ligger på de korte forbindelseslinier. Derfor vil heller ikke aflastningsruterne få den store betydning, fordi deres kapacitet vil blive for ringe i forhold til det, man ønsker.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Horn:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.