

[Landbrugsministeren.]

kan man ikke forlange, at landbrugsministeren skal skønne over kvaliteten, og lige sådan når det drejer sig om forbud mod udførsel af dyr af kvalitetsklasse. Alle disse ting er naturligvis noget, som må drøftes mellem de pågældende udvalg og vedkommende fagministre.

Med hensyn til det spørgsmål, som det ærede medlem hr. Kirkegaard rejste, om bestemmelsen i lovforslagets § 3, stk. 4, vil jeg gerne vende tilbage til det i udvalget, hvor vi kan tale nærmere om det. Iøvrigt finder jeg, at de spørgsmål, der er rejst her, egner sig bedre til at drøftes videre i udvalget. Jeg synes, at de har en sådan karakter, at det ikke er nødvendigt, at vi optager tingets tid med at drøfte dem her; det kan vi gøre med lige så stort udbytte i det kommende udvalg.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Peter Nielsen: Jeg tillader mig at foreslå, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og af lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1991; fremsættelsen findes i tidenden sp. 3580).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Frede Nielsen: Det lovforslag, vi her behandler, rummer en masse interessante detaljer både af vejteknisk og af økonomisk art, betydningsfulde ting, hvoraf nogle bør nævnes allerede her ved første behandling,

men iøvrigt vil jeg i væsentlig grad, sådan som forretningsordenen også forudsætter, her ved første behandling indskrænke mig til at fremsætte nogle principielle betragtninger. Jeg vil gerne sige lidt om nogle af de store linier i disse års danske trafikpolitik. Berettigelsen hertil finder jeg i den kendsgerning, at lovforslagets første del omhandler udbygningen af en del af den vej, der indgår som et led i den såkaldte fugleflugtslinie.

Lad mig tage dette afsnit af lovforslaget først. Det er efter mit skøn klogt og rigtigt, at man går til en investering nu og ikke lader hele dette store projekt ligge tilbage som en samlet masse, hvorved løsningen til sin tid blot ville blive så meget vanskeligere. Jeg tror det rigtigt, at man her følger denne investering op i så hurtigt tempo, som det vil være muligt. Jeg hører til dem, der tror ubetinget på fugleflugtsliniens nødvendighed. Der har over de trafikale dispositioner, som har måttet træffes her i Danmark i efterkrigsårene, hvilet en stor ubestemmelighed, som har gjort dispositionerne så meget vanskeligere at træffe. Det er spørgsmålet om genforening eller ikke-genforening af Tyskland, jeg tænker på. Når man fra mange sider — det gælder også fra svensk og norsk side — har fremsat kritik over opståede besværligheder i Danmark, så glemmer man tre ting, for det første, at Danmark først måtte genopbygge, hvad krigen trafikalt slog i stykker for os, for det andet, at Danmark ikke i en håndvending kunne være indstillet på helt tilfredsstillende vis at klare det kolossale pres, som nu vældede ind over os i form af en gennemgående trafik fra og til Skandinavien, hvis vældige omfang ingen havde kunnet forudse, og for det tredje netop den ubestemmelighed, som jeg nævnte før.

Hvis Tyskland var blevet genforenet, ville de gamle ruter Trällebrog-Sassnitz og Gedser-Warnemünde straks være kommet i gang og sandsynligvis udbygget, og det ville selvsagt have påvirket vore videre dispositioner på afgørende vis. Udsigterne for en genforening af Tyskland må jo siges at være rykket ud i en uvis fremtid, og det klarer forsåvidt et og andet for os. Når den, forhåbentlig da, kommer i løbet af et år-mål, vil trafikken sikkert allerede være udviklet så voldsomt, at der til den tid vil