

**[Anker Lau.]**

Vejbyggeriet er jo i vore dage en uhyre betydningsfuld foreteelse, men det kan sommetider tage sig lidt planløst ud. Jeg stiller mig i almindelighed tvivlende overfor, at det skulle være rigtigt for et lille ørige som vort i større stil at bygge autostradaer efter udenlandsk mønster. Jeg tror i almindelighed, vore gode, brede hovedveje, således som de nu er udbygget rundt om, temmelig lang tid igennem vil kunne løse vore vejprojekter. Vi skal jo også passe på, at ikke for stor en del af landets agerjord bliver til veje. Det er ikke utænkeligt, at der kan opstå jordproblemer af en helt anden karakter end dem, vi kender i dag. Der er jo i forvejen ikke så lidt uro om hele jordspørgsmålet, jordfordelingen og meget andet i denne forbindelse, og man må derfor også ved denne lejlighed — hvor så store arealer er eksproprieret og formentlig skal henligge i en lang årrække, uden at de benyttes til det formål, hvortil de i virkeligheden er eksproprieret — have lov til at mane til nogen forsigtighed med hensyn til, at man ikke efterhånden laver landet om til lutter veje — dette naturligvis sat på spidsen.

I henhold til den tidligere lov er der jo opkøbt store arealer, der næppe skal bruges til veje i en overskuelig fremtid, og jeg synes derfor, det var rimeligt, om alt dette, hvis det lader sig gøre, blev tilbagesolgt enten til de ejendomme, hvorfra de i sin tid er eksproprieret, eller til andre interesserede. Jeg har naturligvis nok bemærket mig af den højtærede ministers fremsættelsestale, at dette anses for uigennemførligt, men jeg mener dog, at der her ligger et spørgsmål, som vi i det kommende udvalg må have en nærmere begrundelse for. Det ville være af stor betydning, synes jeg, at få den side af sagen løst, ikke mindst på Lolland-Falster, hvor det drejer sig om meget betydelige vejstrækninger, og hvor jorden som bekendt er god og dyr. På Lolland-Falster er der allerede brugt 19,2 mill. kr., så der er jo nok udført betydelige arbejder dernede, således at en anden løsning af problemet måske kan blive vanskelig, men det er et spørgsmål alligevel, om ikke der kunne gennemføres visse forbedringer i selve forslaget, om man nødvendigvis behøver at føre den nye vej helt frem over til Majbølle, inden man forbinder den med Guldborgvejen.

Det er et spørgsmål, der bør overvejes. Vi er isvrigt ikke lidt betænkelige ved hele dette vejprojekt, således som det nu viser sig at foreligge på Lolland, og jeg mener det må blive det kommende udvalgs opgave at prøve at finde noget, der måske er bedre end det her foreslåede.

Spørgsmålet om Hørsholmvejen og dens forbindelse vest om København har jo i 1948—49 været behandlet i et ministerielt udvalg, hvor også jeg havde sæde. Dette udvalgs betænkning er vedhæftet lovforslaget, og jeg kan derfor fatte mig i relativ korthed.

Vi var dengang først og fremmest enige om ikke at gennemføre den påtænkte motorvej næsten parallel med den såkaldte ringvej B 3. Der var nogen uoverensstemmelse mellem ministeriet og Rødovre og Gladsaxe kommuner, som spillede en rolle for mindretallet. Jeg forstår, det nu er bragt ud af verden ved forhandling mellem ministeriet og kommunerne, og om selve Hørsholmvejens færdiggørelse var der jo ingen strid. Det, jeg ikke dengang var enig i, var dette, at jeg egentlig ikke forstod, hvorfor det absolut skulle være nødvendigt at lave den sidste ende af ringvej B 3 — den fra Kagsaa og ud til Lyngbyvejen, der hvor Hørsholmvejen skal i forbindelse med den — som motorvej. Det ville være meget mere naturligt og det simpleste at lade ringvej B 3 fortsætte lige ud til Hørsholmvejen; man ville derved hindre, at to veje af forskellig karakter kom til at støde sammen. Dette lille stykke vest om synes jeg det ville være rimeligt at bygge som ren fortsættelse af ringvej B 3, og jeg tror, at man i en overskuelig fremtid vil kunne klare trafikken på den måde. Kunne man nøjes med ringvej B 3 fra Roskildevej helt op til Kagsaa, synes jeg også, det ville være rimeligt at nøjes med en vej af en sådan karakter her. Isvrigt synes jeg, den højtærede minister gik lidt let hen over vor mindretalsbetænkning fra dengang.

Det er isvrigt også et økonomisk spørgsmål. Det projekt, som jeg mener kunne løse sagen, kan udføres for 5 mill. kr. mindre — såvidt jeg husker var det det beløb. I dag vil der være tale om ca. 9 mill. kr. efter en foretaget beregning, og det forrentningsbeløb, vi dengang udregnede til 25,6 mill. kr., vil i dag blive 34,5 mill. kr. Det er jo