

[Ministeren for offentlige arbejder.]

til ca. 1 km vest for Majbølle, men afkortes yderligere, således at den forbindes med landevejen Saks København—Guldborg ved at føres sydøst om Saks København og sættes i forbindelse med nævnte landevej umiddelbart ved Radstedvejens udmunding tæt nord for Saks København.

Jeg vil sige med det samme, at jeg må fraråde, at dette ændringsforslag vedtages. Som allerede fremhævet ved min fremsættelse af lovforslaget tilsigter dette, at der tilvejebringes en løsning, som i videst muligt omfang udnytter de kapitaler, der allerede er investeret i anlæggene, og som, denne allerede skete kapitalinvestering taget i betragtning, bedst imødekommer de krav, som færdslen kan tænkes at stille til vejforbindelserne. Jeg tror ikke, man skal vælge den linieføring snævert om Saks København, som mindretallet har foreslået. Hvis det drejede sig om en omkørselsvej, der kun skulle bygges som almindelig landevej, var standpunktet måske forståeligt, men hvis der bliver en virkelig international gennemgående trafik over Rødby—Femern, vil det være meget utilfredsstillende at være bundet til at fortsætte udbygningen af en vej til at bære en sådan trafik, som der her bliver tale om. Jeg kan naturligvis ikke, så lidt som andre, spå med nogen sikkerhed om intensiteten af den trafik, der i de nærmeste år vil befare de vejstrækninger, der her er tale om, men det forekommer mig, at man, hvis ændringsforslaget vedtages, vil forpasse en gunstig lejlighed til på et vigtigt punkt at bringe vejforbindelserne her op til den standard, som en kontinentalforbindelse over Rødby—Femern, som vi jo alle håber på vil blive en realitet indenfor en overskuelig fremtid, vil kræve.

Jeg er enig med de ærede forslagsstillere i, at et sådant forslag ikke bør afgøres uden rimelig hensyntagen til berettigede lokale interesser, og derfor havde ministeriet også forud for lovforslagets udarbejdelse forhandlet med og opnået enighed med Maribo amtsråd. Nu har det nyvalgte åmstråd på foranledning af udvalget fået lejlighed til påny at tage stilling til sagen, og amtsrådet har med 13 stemmer imod 2 — ganske samme stemmetal som ved forrige behandling — fastholdt de synspunkter, som amtsrådet og ministeriet tidligere var enige om.

Amtsrådet har naturligvis været fuldtud klar over de ønsker, der er fremkommet fra de kommuner, hvis jord gennemskæres af vejlinien, men der er også et hensyn at tage til lodsejerne i nabokommunen. Det er, ligesom man ved den indstilling overfor den nye linie har glemt, at det var i den anden kommune, ekspropriationerne skulle foretages. I hvert fald har amtsrådet altså alligevel ment, at den linie, som der tidligere var opnået enighed om, var den rigtige. Jeg har derfor lidt svært ved at acceptere, at der her skulle være tale om unødvendige indgreb overfor den lokale landbefolkning. Det synes jeg derimod snarere der kunne blive tale om, hvis man nu bygger den foreslåede vej snævert om Saks København og så samtidig forudser den mulighed, at man senere alligevel må bygge i motorvejslinien. Og det er dog det, mindretallet gør, når det foreslår, at de oprindeligt eksproprierede arealer bibeholdes på statens hånd. Ellers er der jo ingen mening deri. Ja, det var, hvad jeg ville sige om det ændringsforslag.

Det andet ændringsforslag til § 1 vedrører motorvejen vest om København.

Ændringsforslaget, der er stillet alene af partiet venstres medlemmer af udvalget, går ud på, at man fra motorvejens underføring under Lyngbyvej og til Kagsaa i stedet for at anlægge en motorvej udbygger strækningen som en landevej af den såkaldte B₃-type, dog at vejskæringerne, hvor forholdene gør det nødvendigt, kan ske ude af niveau.

Jeg må også fraråde vedtagelsen af dette ændringsforslag. Jeg kan ikke se, at det er velmotiveret, når det drejer sig om en strækning, hvor arealerhvervelserne m. v. gør det muligt at udbygge motorvejen som sådan, at foretage udbygning til en ringere standard, når den besparelse, som maksimalt kan påregnes, sammenlignet med de beløb, der iøvrigt medgår til anlægget af Hørsholmvejen og motorvejen, er af yderst beskeden størrelse.

Jeg ser nu, at det ærede mindretal endog vil give ministeren tilladelse til at lade vigtige vejskæringer foregå ude af niveau; det strider lidt mod den anden opfattelse. Jeg vil her gerne indskyde, at dette at bringe vejkryds ud af niveau ikke er noget, som kun sker ved motorveje. Det er noget, som de kommunale råd nu gør ved andre