

## 66. møde.

Torsdag den 5. marts kl. 13.

**Formanden:** I skrivelse af gårs dato har ministeren for offentlige arbejder meddelt mig, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om visse hovedlandeveis-anlæg i og ved København.*

I skrivelse af gårs dato meddeler ministeren for Grønland, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om folketingsvalg i Grønland.*

I skrivelse af dags dato meddeler indenrigsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om indfødsrets meddelelse,*

*forslag til lov om dybfrosne levnedsmidler m. v. og*

*forslag til lov om ændring af lov om levnedsmidler m. m.*

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg tillader mig herved for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om visse hovedlandeveis-anlæg i og ved København.*

Under behandlingen her i tinget af forslag til lov om forundersøgelser til bygning af en fast forbindelse over Store-Bælt blev det trafikøkonomiske udvalgs betænkning af 1961 om indplaceringen af de store trafikinvesteringer i Storkøbenhavns nærtrafik, Store-Bæltbro og Øresundsbro inddraget under forhandlingerne, og det vil således være de ærede medlemmer bekendt, at de forventede vejinvesteringer, der udgør langt den største post inden for trafiksektoren, på grundlag af de summariske og skønsmæssige beregninger, der kan være tale om i en sådan opgørelse, blev anslået til et samlet beløb på 19 milliarder kr. i de nærmeste 20 år med godt og vel 10 milliarder

der kr. til egentlige anlægsarbejder og næsten 9 milliarder kr. til vedligeholdelse og mindre anlæg. Ved udvalgets indstilling var både motorveje m. v. ud over landet og udbygningen af veje og baner i Københavns nærtrafik fremhævet som presserende opgaver. For vejsektorens vedkommende har de forslag, der har været vedtaget eller er blevet fremsat, jo hidtil mest drejet sig om forholdene uden for det københavnske område såsom den ny Lille-Bæltbro, Limfjordstunnelen og omfartsvejen ved Randers. Som bekendt er jo også en række motorvejsanlæg på Sjælland og Fyn i gang eller under forberedelse til igangsætning.

De anlæg, der er tale om i og ved København, adskiller sig ikke principielt fra de opgaver, der foreligger andre steder i landet, især i de store provinsbyer. Man må imidlertid gøre sig klart, at hovedstadsområdets dominerende størrelse og dets store og intensive trafik medfører, at der her bliver tale om opgaver af et meget betydeligt omfang. Det kan jo ikke nægtes, at der gennem en årrække har været vist megen tilbageholdenhed med udbygningen af trafikanlæggene i hovedstadsområdet, og det er regeringens opfattelse, at der nu foreligger et stærkt presserende behov for en omfattende anlægsvirksomhed i dette område, idet der i modsat fald må imødeses en hastigt stigende forværring af trafikforholdene i København. Netop på de to af lovforslaget omhandlede trafikårer, Lyngbyvej- og Ågade-Hareskovvejlinierne, giver trafikafviklingen som bekendt også allerede nu store vanskeligheder, og disse vil blive stærkt voksende med det stærkt stigende trafikbehov, som udviklingen med temmelig stor sikkerhed kan antages at medføre. Det er derfor klart, at det må blive meget store beløb, der af vejfonden i den kommende periode foreslås investeret i det storkøbenhavnske område, men det må jo ikke glemmes, at de biltrafikanter, der færdes her, også betaler en meget stor del af vejfondens indtægter gennem motorafgifterne, således som der også er gjort rede for i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning.

Ved planlægningen af såvel tunnelbanenet som det overordnede vejnet har man forudsat, at en tilfredstillende trafikbetjening af et centrum som København ikke kan ske hverken ved S-baner alene eller ved