

[Ministeren for offentlige arbejder.]

gæltigt i dette område at forudse betydelige ekspropriationer. Ligeledes må man i visse dele af anlægsperioden være forberedt på ikke ubetydelige trafikale vanskeligheder ved omlægning af trafikken til andre forbindelser, selv om bestræbelserne selvsagt vil gå ud på at begrænse disse ulemper mest muligt. Bl. a. har man ved ydelsen af vejfondstilskud søgt at forbedre de pågældende aflastningsveje til at bære den nødvendige eksisterende trafik i visse dele af byggeperioden.

Når det i bemærkningerne til lovforslaget er nævnt, hvor længe byggeperioderne skønnes at ville strække sig over, vil jeg gerne her sige, at disse angivelser selvsagt må være afhængige af, at den fornødne teknikerassistance samt arbejdskraft i øvrigt kan være til rådighed for arbejderne. Endvidere er det jo en betingelse, at de forudsatte udgifter i de enkelte finansår kan indeholdes i det samlede anlægsbudget inden for vejsektoren.

Jeg vil også gerne komme med en bemærkning om parkeringsproblemerne. Det er klart, at udbygningen af disse store automobilveje ind mod Københavns centrum yderligere vil accentuere parkeringsbehovet. Både i Københavns og Frederiksberg kommuner er man da også opmærksom på disse spørgsmål og har flere projekter til parkeringsanlæg under overvejelse. Man må forudsætte, at en del af parkeringsbehovet må dækkes ved privat indrettede parkeringsfaciliteter, men spørgsmålet om, i hvilket omfang privat finansiering uden skade for trafikken eller andre offentlige interesser kan gennemføres ved de store offentlige anlæg som Grønttorvet og andre, må siges ikke at være afklaret endnu. Jeg skal ikke ved denne lejlighed gå nærmere ind på disse problemer, som drejer sig om meget betydelige beløb, der enten skal finansieres af det offentlige eller af private, idet spørgsmålet om disse parkeringsanlæg i hvert fald ligger uden for de rammer for anlæg af motorveje og hovedlandeveje, som er fastsat ved den nye hovedlandevejslov.

Til slut nogle få ord om de i lovforslagets §§ 3 og 4 indeholdte bemyndigelser til at foretage fornøden projektering og ekspropriation til forberedelse af anlæg af et

hovedlandevejsnet i Københavns og Frederiksberg kommuner. I medfør af vejbestyrelseslovens §§ 3 og 7 blev det bestemt, at en række veje i amter og købstæder fremtidig skulle være hovedlandeveje. I Københavns og Frederiksberg kommuner udsattes klassificeringen imidlertid efter kommunalbestyrelsernes ønske, således at denne forudsattes først at ske i takt med udbygningen af de pågældende færdselsårer.

Efter forhandlinger med Københavns magistrat er der nu enighed med kommunalbestyrelsen om projektering af de i § 3 omhandlede hovedlandevejsstrækninger, men som nævnt i bemærkningerne vil disse strækninger kun udgøre en del af et fremtidigt hovedlandevejsnet i Københavns og Frederiksberg kommuner. Jeg skal her pege på nødvendigheden af yderligere forbindelser over eller under havnen og på den tidligere omtalte ydre ringforbindelse i Københavns og Frederiksberg kommuner, som bl. a. vil aflaste trafikpresset længere inde i byen.

For størstedelen af disse strækninger er den endelige linjeføring imidlertid endnu ikke fastlagt i enkeltheder. Dette gælder kun visse i lovforslagets § 4 særligt angivne strækninger, hvor det vil kunne blive nødvendigt i påkommende tilfælde at hindre bebyggelse på arealer, der vil kunne vanskeliggøre eller fordyre senere vejanlæg. Det er derfor foreslået, at der under projekteringsperioden kan foretages ekspropriation af sådanne ejendomme, således at man kan undgå en senere vanskeliggørelse eller fordyrelse af hovedlandevejsanlæggene på disse strækninger.

Såfremt det under projekteringen måtte vise sig, at der på grundlag af ændringer i de viste linjer kan blive tale om ekspropriationer i større afstand fra disse — dette kunne tænkes at blive aktuelt ved Vestmotorvejens sydlige gren sydvest for Sjællandsbroen på grund af den stærke udvikling i dette område — vil jeg naturligvis ikke kunne benytte denne foreslåede ekspropriationsbeføjelse, men vil i givet fald søge ny bemyndigelse her i tinget.

Uanset at hovedlandevejsloven endnu ikke er trådt i kraft og det derfor ikke er foreskrevet at forelægge lovforslaget for vejnævnet, har jeg dog fundet det rigtigst at forelægge dette nærværende lovforslag