

## [Rimstad.]

bredde på den pågældende strækning, og hvad koster den, hvis den bliver yderligere udbygget? Når det som her drejer sig om næsten halvdelen af projektet, der reduceres i bredde, bliver omkostningsbetragtninger principielle for hele forslaget. I den forbindelse behøver man blot at tænke på, hvad Roskildevejs fejlagtige udbygning til 3-sporet vej har kostet i henseende til ulykker og ombygningsudgifter.

Bortset fra de her nævnte indvendinger og bortset fra, at vi inden for vort parti stadig mener, at anlæg, også hovedvejsanlæg, der har en så stor betydning for den lokale trafik, som tilfældet er for en betydelig del af de her foreslåede anlæg, i hvert fald delvis bør bekostes af de kommuner, der nyder godt af det, mener vi, at den lovgivning, der her foreslås gennemført, og som i høj grad er præget af nødvendighedens lov, bør fremmes inden for de finansielle muligheder, der foreligger.

Som sagt synes vi imidlertid inden for vort parti, at vi fra ministerens side har fået et for utilstrækkeligt grundlag til, at vi kan bedømme disse muligheder. Vi vil derfor afvente den kommende udvalgsbehandlings resultat, før vi tager endelig stilling til de to lovforslag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Det ærede medlem hr. Horn udtrykte i sin indledning ønsket om, at man ikke ved denne lejlighed fik en principiel diskussion om trafikproblemer i almindelighed, idet jeg forstod, at der fra anden side i det høje ting var ønske om, at vi skulle have en sådan diskussion, når vi skulle behandle det tredje lovforslag, der drejer sig om anlæg af en omfartsvej vest om Randers. Ikke desto mindre er man i høj grad gået ind på en række principielle betragtninger, og det kan vel ikke være andet, end at når man skal diskutere trafik i almindelighed og i denne forbindelse hovedlandeveje og motorveje, så vil man altid være tilbøjelig til at fremkomme med en række principielle betragtninger, som ikke direkte henhører under lovforslaget. Jeg skal derfor heller ikke gå i rette med nogle af de ærede ordførere, der har benyttet lejligheden hertil.

Jeg skal prøve så kort som muligt at svare på de direkte spørgsmål, som jeg

mener er rettet til mig i anledning af de to lovforslag.

Det ærede medlem hr. Holmberg spurgte, om dette, at vi nu gik i gang med de meget store anlægsudgifter, som der er tale om i disse to lovforslag, og som der bliver tale om fremover med hensyn til motorveje og hovedlandeveje, ville få nogen indflydelse på de almindeligt gældende regler for refusion angående vedligeholdelse og udbygning af biveje, altså de love, som kommunerne og amterne administrerer. Hertil vil jeg gerne svare, at det kan jeg ikke give nogen garanti for. Jeg vil henvide til, hvad der skete i fjor ved loven af 7. februar 1963, hvor der skete en ændring af de bestående refusionsregler; jeg mener, jeg har afværget en sådan reduktion i år; der er i hvert fald ikke udarbejdet noget dertil sigtende forslag i år. Det er imidlertid ikke nogen hemmelighed, at der arbejdes med hele spørgsmålet om refusionsforholdet mellem stat og kommuner ikke alene på dette område, men i al almindelighed. Jeg kan altså ikke give nogen garanti for, hvad der kan ske i fremtiden. Jeg tror at kunne sige, at for det finansår, vi nu begynder pr. 1. april 1964, vil der i hvert fald ikke ske noget.

Såvel det ærede medlem hr. Holmberg som flere andre ærede ordførere var inde på spørgsmålet om, hvorvidt man kunne gå ud fra, at linjeføringen i disse lovforslag var den rigtige. Det kan selvfølgelig altid diskuteres. Det har jo desværre været diskuteret mange steder, og man kan godt sige alt for længe. Det er en af årsagerne til, at disse lovforslag ikke er fremsat før nu. Efter den revision af vejloven, som vi foretog i fjor, er folketinget nu det sted, hvor den endelige fastlægnings af linjeføringen sker. Man har altså adgang til at drøfte dette spørgsmål i det udvalg, der bliver nedsat, og videredrøfte det ved anden og tredje behandling her i tinget.

Jeg vil dog advare imod, at man i alt for høj grad går ind på en almindelig betragtning i retning af, at det skal være folketingets opgave at ændre linjeføringen. Jeg tror, det vil være upraktisk, for til grund for forslagene ligger meget forudgående arbejde i mange forhandlinger med kommunale myndigheder, med fredningsmyndigheder, med vejdirektoratet o. s. v. Hvis der altså ikke er et meget stærkt krav i