

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 47) findes i tidenden sp. 1102, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1927).

Der var stillet 3 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Horn: Af betænkningen vil man se, at udvalget har været enig med ministeren for offentlige arbejder i de stillede ændringsforslag. Som det var forudsat — eller som vi var forberedt på, må jeg hellere sige — da vi gennemførte loven om hovedlandevejsstrækninger, kan udviklingen gå så hurtigt, at man må ændre på planer, som er 5 år gamle eller ældre; i alt fald kan det i så stærkt trafikerede områder, som der her er tale om, såre let blive ønskeligt at foretage ændringer. Efter de drøftelser, man har haft i udvalget med ministeren om de forskellige linjeføringer og fremtidige anlæg, er man nået til enighed om, at de ændringer, som er foreslået fra ministerens side, er fornuftige og hensigtsmæssige. Vi kan være tilfreds med de ændringer, der sker i selve linjeføringen, og der er også fra naturfredningsside givet udtryk for, at man kan acceptere det, der her er tale om. Jeg skal ikke komme nærmere ind på det, men henviser til, hvad jeg nævnte forleden dag i forbindelse med Storstrømsanlægget.

Vi kan altså anbefale hver enkelt af de foreslåede ændringer med de tilføjelser, som sker ved de stillede ændringsforslag.

Derudover vil jeg knytte en enkelt bemærkning til det, der er sagt i mindretalsudtalelsen vedrørende området omkring Århus, som også er foranlediget af drøftelserne om udviklingen. Jeg husker, at jeg ved andenbehandlingen i 1965 gav udtryk for, at man udmærket kunne forestille sig, at man blev nødt til at flytte vejen fra øst om Brabrand Sø til vest om Brabrand Sø. Det har vi drøftet, og det vil vi vende tilbage til. Det er klart, at i så stærkt voksende områder både industrielt og boligmæssigt set, som Århusområdet og hele Østjyllandsområdet er, vil der meget hurtigt, endda på kortere tid end 5 år, kunne ske ændringer, som gør, at vi må tage vore tidligere standpunkter op til revision. Vi har forstået på ministeren, at det kan vi fortsætte med at drøfte lidt senere på året, når forskellige ting er afklaret. At det så rejser andre problemer, som vi må tage stilling til i forbindelse med byrdefordelingen inden for vejsektoren, er en anden side af sagen, det er der ingen grund til at diskutere ved denne lejlighed.

Vi anbefaler forslaget med de her foreslåede ændringer til vedtagelse.

Stæhr Johansen: I hr. Niels Ravns fravær skal jeg tillade mig i hans sted at fremsætte nogle bemærkninger ved lovforslagets anden behandling.

Som det blev sagt ved første behandling, må vi nøje overveje den form, vi anvender ved de årlige bemyndigelseslove, hvorved trafikministeren får folketingets tilladelse til at anlægge visse delstrækninger af landets gennemgående vejnet og tilladelse til at projektere andre delstrækninger. Selv om det for så vidt er forståeligt, at bevillingsmæssige hensyn i disse meget store sager fører til, at rammerne må holdes, ligesom det metodisk set kan forsvares at sætte ind dér, hvor behovet er størst — det vil sige, hvor tællingerne viser, at trafikintensiteten er ved at løbe fra os — er der dog grund til nærmere at overveje hele denne forretningsgang. Anlæg af delstrækninger af et motorvejsprojekt, hvor der måske går mange år, inden fortsættelsen bliver en realitet, er ikke særlig rationelt for vejbygningen, hvor det er mit indtryk at stadig mere effektivt maskineri, men også meget dyrt maskineri, i disse år vinder indpas. En glidende arbejds-