

[Stær Johansen.]

ske klart, at økonomien såvel af anlæg som drift taler for linjeføring øst om Brabrand Sø, og at der bør tages vidtgående hensyn til de ønsker, der kommer fra et af landets største bysamfund, Århus, med sine 230.000 indbyggere.

Jeg vil derfor gerne spørge trafikministeren, om han kan berolige disse myndigheder med en udtalelse om, at den oprindelige plan om først at bygge i linjen øst om Brabrand Sø fortsat er det grundlag, han og hans embedsmænd arbejder på. Jeg ved jo, at ministeren er meget interesseret i byplanlægning og alt, hvad dertil hører, og jeg tror, det er af overmåde betydning for hele det store område omkring Århus, at man får en klar udtalelse på dette område.

Der er under udvalgsbehandlingen stillet ret vidtgående ændringsforslag af trafikministeren, og jeg skal blot sige, at disse ændringsforslag kan vi fra konservativ side tiltræde. Ødis-Christiansfeld og Horsens-Nybro er jo vigtige fortsættelser af den jyske motorvej, som der er god brug for. Horsens-Nybrovejen er den direkte fortsættelse af lovforslagets vejstrækning Nybro-Stavtrup, og tankegangen falder ganske godt i tråd med ønsket om at bygge længere, samlede strækninger i én arbejdsgang. Jeg håber, at dette også kan blive praksis i fremtiden.

Om det tredje ændringsforslag, Klovtoftevejen, vil jeg gerne gøre et par bemærkninger. Det vjestykke er jo det eneste, der mangler i motorvejsnettet mellem Københavnseggen og Holbækseggen, og det er derfor meget naturligt at få dette arbejde gennemført snarest. Samtidig betyder hele dette nye hovedvejsanlæg en meget væsentlig aflastning af Roskildevej, der i ændringsforslaget er foreslået nedklassificeret på strækningen fra Damhussøen til Baldersbrønd. Jeg er ganske enig i, at det vil være rigtigt at gøre Roskildevej til en bivej for lokaltrafik, når dette hovedvejsanlæg står færdigt, men der vil jo gå nogle år hermed, og indtil da må vi forberede os på, at Roskildevej skal tage en meget betydelig del af trafikken fra vest ind i hovedstadsområdet. Det gælder ikke blot hovedvejsstykket Baldersbrønd-Damhussøen, men også strækningen Damhussøen-Vesterbrogade. Det kunne måske derfor være rimeligere, om de

kommuner, Københavns og Frederiksberg kommune, der skal holde disse veje, fik et ekstraordinært tilskud af vejfonden hertil. Måske støder dette på principielle eller andre hindringer, men jeg vil alligevel henstille til trafikministeren at overveje det, for det er en meget befærdet vej, en vej, der er forbundet med mange udgifter, og en vej, som skal holdes i orden, så længe man har den store trafik, som der er i øjeblikket.

Problemerne med de store hovedvejs indføring i Københavnsområdet bør vel næppe diskuteres i dag, men er ret påtrængende at få løst. En enkelt side af dette problem berøres dog direkte af lovforslaget, nemlig Vestmotorvejens nordlige gren fra Hvidovre til Valby. Dette er for så vidt grundigt belyst under første behandling, herunder særlig spørgsmålet om indføring over det areal, hvorpå tidligere Valby Gasværk lå. Jeg forstår godt ministeren, når han henviser til, at vejmyndighederne har frarådet Københavns kommune at bebygge de arealer, der ikke direkte skulle anvendes til motorvejsbyggeri, men vi forstår sikkert også Københavns kommune med de boligproblemer, der vitterligt eksisterer her i hovedstadsområdet. Jeg nævner dette som et yderligere eksempel på, hvor svært det er for kommunerne at være i uvished om statens vejplaner.

Med regeringens perspektivplanlægning bringes en række af disse problemer frem til diskussion på et tidligt tidspunkt. Det er meget store summer, der kan spares i samfundshusholdningen ved en sådan fremsynet planlægning, som denne regering har stået for på en række områder. På trafikens område vil ministerens perspektivplan være et værdifuldt grundlag for en sådan drøftelse her i folketinget. I disse drøftelser vil motorvejene indgå som et vigtigt led, og til vejnettet hører jo også broerne. Fra vor side har vi særlig peget på behovet for og nytten af at få bygget en vejbro over Store-Bælt. Min kollega hr. Niels Ravn nævnte dette spørgsmål ved første behandling af lovforslaget, og jeg skal ved anden behandling blot nævne denne trafikinvestering, som det konservative folkeparti lægger mest afgørende vægt på.

Med disse ord skal jeg anbefale det foreliggende lovforslag til vedtagelse.