

Holmberg: Jeg skal heller ikke forlænge debatten om nogle spørgsmål, som faktisk slet ikke er til behandling. Men nu er den østjyske motorvejs linjeføring bl. a. ved Vejle Fjord blevet draget frem, og når ministeren, som han nævnte her, skønnede, at der var flertal i udvalget for det rigtige i den valgte linjeføring i det efter min mening mærkelige projekt med broen over Vejle Fjord til 100 mill. kr., så skønner ministeren sikkert rigtigt. Men det vil vise sig til efteråret, hvis der kommer ændringsforslag; om flertallet i folketinget ser på det på samme måde. Det vil vise sig.

Jeg mener ikke, det er til debat i dag; ellers kunne vi for min skyld gerne debattere det emne.

Arne Larsen: Jeg takker den højtærede minister for de bemærkninger, han gjorde til mig, og jeg er slet ikke uenig med ham.

Det problem, jeg rejste i forbindelse med Vestmotorvejens nordlige gren, havde jeg ønsket løst på den måde, at der havde været en forhandling mellem vejdirektoratet, vejmyndighederne, Københavns kommune og de organer under Københavns kommune, der står for planlægningen af boligbyggeriet. Jeg synes, det er helt hul i hovedet, at man ikke har sådanne forhandlinger løbende langs ad vejen, når man planlægger i et byområde. Det er ikke til at forstå, at den ene myndighed kan foretage sig noget, som den anden ikke er tilhænger af. Det var bare det, jeg ville påpege.

Ellers er jeg selvfølgelig enig med ministeren i, at det ikke er alle steder, man kan undgå at føre store overordnede vejanlæg forbi boligområder, men så skal der gøres mest muligt for at beskytte beboerne mod støj og ulemper osv. Det kan vi nok være enige om. Jeg ved godt, at der er uenighed blandt sagkyndige om, hvor store støjbælter der skal udlægges i forbindelse med motorveje, men skal man tro de sagkyndige, må det være et sted mellem 150 til 300 meter på hver side af motorvejsanlægget. Hvis man skal tage hensyn til så vidtgående krav, kommer der ikke mange motorgader eller motorveje ind i byområder, for vi ved, at det er ganske umuligt at efterkomme dem. Forhåbentlig bliver også de sagkyndige enige om dette spørgsmål en skønn dag.

Sagen er altså, at hvor man lægger så-

danne motorvejsanlæg gennem bebyggede områder, må der særlige foranstaltninger til for at beskytte befolkningen — det tror jeg også ministeren er enig med mig i — og udgifterne hertil må så lægges på de pågældende vejanlæg.

Det glæder mig selvfølgelig at høre, at vejdirektoratet og kommunen nu er i samarbejde for at finde ud af, hvordan man mest muligt afbøder de støjgener, som vil opstå på gasværksgrunden; men det er bare noget for sent, det samarbejde er kommet til vejs. Havde det været indledt på et meget tidligere tidspunkt, er jeg ikke i tvivl om, at dette boligområde kunne have været planlagt helt anderledes, således at i alle tilfælde en væsentlig del af støjgenerne var undgået. Men skaden er sket, og der er ikke noget at gøre ved det i denne omgang. Det står som skræk og advarsel ved motorvejsanlæg andre steder i vort land.

De sagkyndiges anbefaling af den østlige linjeføring omkring Brabrand Sø lader jeg mig ikke afskrække af. Jeg har før set sagkyndige blive overbevist om, at de har taget forkerte standpunkter.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg skal ikke forlænge debatten, men jeg vil lige komme med en enkelt bemærkning om hele det spørgsmål om vej øst eller vest om Brabrand Sø, som altså stadig ikke er til afgørelse i dag. Jeg vil gerne sige til hr. Stærh Johansen, at jeg er meget opmærksom på de lokale indstillinger på dette område. Men det, der somme tider kan gøre det lidt betænkeligt — det gælder i og for sig også sagen om Vestmotorvejens indførelse, som hr. Arne Larsen omtaler — er, at man ikke kan lade være at spørge sig selv om de lokale opfattelser af, hvad der er rigtigt og forkert, er ganske upåvirket af, om staten betaler 100 pct. eller de lokale f. eks. betaler 80 pct. selv og staten 20 pct. Man bliver urolig, når der er disse modsætningsforhold mellem lokale planlægningshensyn og statens, og til syvende og sidst havner vi vel i, at overalt, hvor det kan gøres, vil det være nyttigt at få det størst mulige sammenfald mellem planlægning af byudvikling og trafik-anlæg, størst mulig sammenhæng mellem dispositionerne, og hvem der skal træffe dem, og hvem der skal betale for dem.