

[Kjær Rasmussen.]

den, inden vi vedtager det foreliggende forslag? Var det ikke naturligt, om man forhørte sig hos egnsplanrådet først?

Endvidere er der i København opbygget et trafikprognoseapparat, og jeg må spørge ministeren, om dette trafikprognoseapparat har været hørt, inden dette forslag blev fremsat.

Endelig er Københavns kommune i øjeblikket ved at udarbejde en dispositionsplan for Vestamager. Var det ikke en idé, om folketingsudvalget også fik denne plan at se, inden udvalget afgav betænkning? I øvrigt har jeg fået oplyst, at planen endnu hverken er behandlet i borgerrepræsentationen, egnsplanrådet eller boligministeriet.

Og hvad med lufthavnsplanerne? Kan man, efter hvad vi har hørt i de sidste dage, være sikker på, at disse lufthavnsplaner ikke kan komme til at kolliderer med dele af det forslag, der her ligger på folketingets bord?

Så vidt vi kan se, burde der altså gå en rum tid, inden dette forslag kommer til anden behandling her i salen. Det udvalg, som nu nedsættes, skal derfor arbejde meget anderledes, end sådanne udvalg sædvanligvis gør, hvis man vil have VS' støtte til det foreliggende forslag. Jeg erkender, at vores hartkorn ikke er så forfærdelig stort, men det kunne jo være, man skulle prøve at tænke over, at det ikke altid er kvantiteten, der gør det.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg vil gerne takke for den endog meget brede tilslutning, og jeg skal derfor i mit svar her nøjes med at komme ind på nogle enkelte af de ting, der er bragt frem. Så er der en del af spørgsmålene, som vi får lejlighed til at arbejde videre med i forbindelse med udvalgsarbejdet.

Hr. Bilgrav-Nielsen spurgte, om jeg kunne sige noget om det principielle problem, der ligger i opgave- og byrdefordelingen på vejområdet, og hvordan det går med disse drøftelser. Derom vil jeg gerne sige, at jeg håber inden så forfærdelig længe at være så langt fremme, at der kan gives en orientering om det. Der har været forhandlet, der er forskellige ting, som endnu er under bearbejdning. Men jeg må vist nærmest ud-

trykke mig på den måde, at det går ganske godt, og jeg håber, at vi kan komme med en orientering. Jeg er nemlig enig med hr. Bilgrav-Nielsen i, at for så vidt angår den del af hovedlandevejsloven, der vedrører de københavnske problemer, som vi behandler her, kommer man ikke uden om, at i hvert tilfælde en stillingtagen til relationen mellem Godsbaneringen og Søringen direkte er påvirket af den fremtidige opgave- og byrdefordeling. Derfor er det vigtigt at kunne sige noget mere afklaret herom, medens denne sag bliver behandlet, og det regner jeg altså med at kunne.

Bl. a. hr. Juul-Madsen var inde på, om man nu burde have valgt den fremgangsmåde med Godsbaneringen, man her anvender. Det kan man jo godt diskutere. Det er en anden fremgangsmåde, vi plejer at benytte. Vi plejer at gøre det på den måde, at folketinget og dermed ofte også andre interesserede ikke inddrages i arbejdet på så tidligt et tidspunkt, som de bliver i denne sag. Normalt går det på den måde, at der er foregået forhandlinger og forundersøgelser i fællesskab mellem først og fremmest vejdirektoratet og de interesserede kommuner. Resultatet heraf kommer til at foreligge i et forslag til en projekteringslov, og først på det tidspunkt går folketinget ind og får lejlighed til at gøre sig bekendt med tingene.

Hvad angår det brede bælte, som jeg indrømmer er formidabelt, vil jeg sige, at man ikke dermed skal forestille sig, at der er lagt en klam hånd på hele dette område, mens man arbejder med projekteringen. Sådan er det selvfølgelig ikke. Forklaringen på det brede bælte er netop at tilkendegive over for folketinget, at vi nu gerne vil i gang med det konkrete forarbejde, og at folketinget har lejlighed til allerede nu, inden vi begynder, at drøfte nogle af principperne. Det forekommer mig nemlig, at de svagheder, der er påpeget ved de tidligere dispositioner, kan henføres til to ting, for det første at vi ikke har været tilstrækkelig omhyggelige med at se de forskellige trafik anlæg i sammenhæng, vi har nok vedtaget noget med hensyn til veje og noget med hensyn til kollektiv trafik, men der har ikke været den sammenhæng i det, som vi har en mulighed for at få nu; og for det andet at der i målsætningen for så vigtige og kostbare anlæg,