

[Juil-Madsen.]

omkring Godsbaneringen, der vil fremkomme til sin tid, gennemfører såvel undersøgelser som forprojektering så hurtigt som overhovedet muligt.

På det grundlag kan den konservative folketingsgruppe tilslutte sig lovforslaget. Jeg kan samtidig meddele, at vi ikke kan tiltræde det af hr. Arne Larsen stillede ændringsforslag.

Holmberg: Ud over de bemyndigelser til ministeren, der ligger i lovforslaget, har vi i øvrigt fået en god oversigt over de anlægsarbejder, der er i gang; det er en meget interessant oversigt. Vi kan kun beklage, at der i sidste finansår ikke har været økonomisk baggrund for større beløb til motorvejsbyggeri; der er tale om en ret voldsom nedsættelse af beløbet, og med den betydning, vi alle tillægger gode gennemgående veje, kan vi alle håbe, at de nye bestemmelser om en refusionsordning kan føre med sig, at der bliver flere penge til rådighed til netop de mere gennemgående veje. Det er jo disse veje, der trænger sig mest på nu, efter at vore andre veje både i amter og kommuner — det kan vi godt sige — er absolut i god stand. Det er altså i udpræget grad en bemyndigelseslov til ministeren, og jeg finder, det er rigtigt, det kan næsten ikke være andet på disse områder.

Det fremgår af betænkningen, at vi har haft 5 møder og 2 samråd med ministeren. Det siger ikke så meget bare at læse dette, men disse møder og disse samråd har været meget betydningsfulde. Vi har stillet mange spørgsmål, og vi har fået gode besvarelser. Det er ikke unaturligt, at det spørgsmål, der har optaget det meste af tiden, er § 3, hvorefter ministeren bemyndiges til at foretage projektering af væsentlige områder af Københavns trafik, den såkaldte Godsbanering. Det har optaget en hel del tid for os, og vi har også nøje drøftet det skitseprojekt, som Københavns kommune har udarbejdet. Det må naturligvis umiddelbart erkendes, at det har stor betydning netop for København i forbindelse med primærgadesystemet. Men det er også rigtigt, at det hele hører sammen, og at det kræver nøje overvejelser. For os, der ikke er lokalkendt i København, kan det være ret svært at se på et kort, og der var for øvrigt også en del af

de lokalkendte, der erkendte sammen med ministeren, at det var rigtigt, at vi var på en besigtigelsestur. Jeg tror, at alle var enige om her, at nøjere undersøgelser skal foretages. Vi er også enige om, at det skal ikke trække for længe ud, men da det drejer sig om kæmpemæssige investeringer, efterhånden milliardbeløb, er der grund til at være opmærksom på, at alt for forhastede afgørelser nok ikke er rigtige.

I § 3 tales der om „forberedende projektering“, og vi har spurgt om, hvad det egentlig dækker. Vi har fået et svar, som jeg egentlig føler trang til her fra folketingets talerstol at referere. Der står her, at det indebærer,

„at der skabes et grundlag for at vurdere forskellige linjeføringer og disses konsekvenser med hensyn til omtrentlige anlægsudgifter, antal nødvendige nedrivninger af beboelsesejendomme, fabrikker, kontorbygninger m. v., indvirkning på miljø og byplan samt andre forhold for vurdering af de forskellige forslag til linjeføring, herunder en trafikal vurdering, dels vedrørende selve motorvejen, dels vedrørende konsekvenserne for det øvrige vejnet, alt med henblik på at få et tilstrækkeligt grundlag for fremsættelse af projekteringslov for en i princippet bestemt linjeføring.“

Seneré følger måske også en anlægslov. Jeg finder, at det afsnit er meget væsentligt. I erkendelse af, at det tidsmæssigt presser lidt på, er der udarbejdet en tidsplan for den forberedende projektering, og hvis den kan holde, vil en eventuel fremsættelse af lovforslag kunne ske i januar 1972. Det bliver her et meget stort arbejde både for vore embedsmænd og byplanlæggere og teknikere.

Det er altså ikke meningen, at der skal tages stilling her i dag. Hvilken stilling vi til den tid skal tage, det behøver vi ikke at drøfte ved andenbehandlingen i dag, og det kan vi for øvrigt heller ikke, for vi ved knap nok, hvad vi når frem til. Men jeg kan godt gentage, at jeg mener, besigtigelsesturen var nyttig. Jeg tror i øvrigt, at det måske vil være fornuftigt, at trafikudvalget oftere foretager sådanne ture, og det gælder ikke bare dette udvalg. Jeg tror også, det ville være rimeligt og rigtigt i forbindelse med de store projekter, vi står over for, om storluft-