

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vi har liggende foran os her. Jeg har selv bestræbt mig på at få det frem så tidligt — som det også blev bemærket af ordførerne — at det kunne gå ind, før en egentlig reel behandling af privatvejslovsforslaget var kommet i gang, og det synes efter de ordførerbemærkninger, der har været fremsat i dag, at være lykkedes.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget angående forslag til lov om private fællesveje. (Privtvejslov). Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, be-
tragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Lovforslaget (nr. 71) findes i tillæg A. sp. 1095, fremsættelsen i tidenden sp. 1374).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Horn: Det foreliggende lovforslag dækker jo som tidligere lovforslag af lignende karakter dels anlæg af vejstykker, dels bemyndigelse til at projektere vejstykker.

Lovforslaget her omfatter to anlægsområder. Det ene er et stykke af den nordsydgående jyske motorvej, nemlig den strækning, som har sit midterstykke med en højbro over Vejle Fjord. En del af vejen menes ikke foreløbig at skulle udvikles til en fuld 4-sporet motorvej, og det er vel også rigtigt, at der måske ikke er døgntrafik nok til, at det er fornuftigt, eller rettere sagt, det er fornuftigt at vente lidt, til døgntrafikken bliver noget større i området. Det er velbe-

grundet både trafikalt og økonomisk, og det kan vi give vor tilslutning til.

Det samme gælder for det andet anlægsstykke, nydannelsen for hovedvej A 15, altså Århus-Grenå, og det er stykket fra Skødstrup nord om Rønde til Tåstrup. Også anlægget af dette stykke er særdeles velbegrundet, idet vi jo ved, at der på hovedvej A 15 er meget, meget store trafikale vanskeligheder på visse tider af døgnet. Vi ved også, at man i Århusområdet som i alle byer, der har en lufthavn i sin nærhed, lægger vægt på, at man forholdsvis hurtigt og uden større trafikrisiko kan komme fra sit område til lufthavnen. Den mulighed forbedres væsentligt ved, at man får lavet dette nye vejstykke til A 15. Også det er både trafikalt og transportøkonomisk velbegrundet. Det samme gælder den sidelinje eller udfletning, man kalder Molsvejen, og som skal være 5 km lang.

De to anlæg vil koste i snit ca. 70 mill. kr. om året, og når det kommer op på det højeste, altså i de største byggeår, 120 mill. kr., men det er vel en størrelsesorden, som er acceptabel inden for de økonomiske rammer og den økonomiske formåen, vores land har i de år, der kommer.

For begge vejstykker gælder naturligvis som tidligere, at hvor man bygger nye veje, nedklassificeres de bestående hovedveje, og det går jeg ud fra at der fortsat vil være enighed om også skal gælde for de områder, der her er tale om.

Endelig er der det sædvanlige afsnit om en projekteringsbeføjelse. Den drejer sig i år om et stykke af sydmotorvejen, altså forbindelsen fra København over Fugleflugtslinjen, og det stykke, der her er tale om, er stykket fra Nordfalster over Guldborgsund og frem til den bestående motorvej. Det vil huskes, at da vi traf principbeslutningen om denne motorvej, var der delte meninger om linjeføringen. Lovforslaget har den linjeføring, vi dengang foretrak, og da det gælder for anlægsområderne her som for projekteringsområdet, at der er tilslutning fra alle de lokale myndigheder, kommunale og re-