

[Knud Damgaard.]

tede det sønderjyske vejnet som værende særdeles veludviklet, ja, i forhold til andre dele af landet næsten forbilledligt, har situationen ændret sig i de sidste par år. Det gælder i særlig grad, hvad de nord-sydgående vejanlæg angår.

I de seneste år er der sket en kraftig forøgelse af trafikken gennem Sønderjylland ad hovedlandevej A 10. I forbindelse med vor indtræden i EF må en yderligere trafikforøgelse forventes at finde sted, og det har aktualiseret behovet for en forbedring af vejforbindelsen gennem Sønderjylland, bl. a. med tilslutning til det tyske motorvejsnet. Nødvendigheden af at øge kapaciteten for trafikken gennem landsdelen er afgørende for det lovforslag, som bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til at lade anlægge motorvej med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet, nemlig en hovedlandevej fra et punkt på den dansk-tyske landegrænse vest for Bov i en linje øst for den sønderjyske længdebane og vest for den nuværende hovedlandevej A 10 til et punkt på Sønderjyllands amts landevej Bodum-Rødekre vest for Rise Hjarup. I tilgift hertil lægges op til en række trafikale forbedringer ved omlægninger, som yderligere fører trafikken eksempelvis uden om Åbenrå, som længe har været en flaskehals.

Lovforslaget, som virker velgennemtænkt i alle henseender, vil ud over en række tilslutningsanlæg, som vil følge motorvejens færdiggørelse, samtidig rumme bemyndigelse til nedlægning af nogle hovedlandeveje, som eksisterer i dag, men som med motorvejens etablering vil kunne nedklassificeres.

Den utryghed, som har hersket i Sønderjylland på grund af den trafikale udvikling med det forstærkede trafikpres og den stærkt forøgede ulykkesrisiko, vil utvivlsomt blive afløst af lettelse med dette lovforslags fremkomst. Det skal dog ikke være nogen hemmelighed, at sønderjyderne selv såvel som trafikanter fra andre dele af landet føler, at 5 år er lang tid, og at presset kan øges betydeligt i en sådan periode. Motorvejen er nemlig påregnet åbnet i 1978, og det må forudsættes, at en tysk motorvejsparcel syd for landegrænsen bliver færdiggjort samtidig. Det vil være forudsætningen for, at denne vigtige side af dette projekt

kan få praktisk virkning, nemlig mindskelse af presset på grænseovergangen ved Kruså.

Anlæggelsen af en ny grænsestation vest for Bov, som vil opsure den væsentlige del af transittrafikken, forventes at ville aflaste Krusåovergangen for halvdelen af det, der er den normale trafik. I forbindelse med den forventede stigning i den lokale indkøbsmæssige og erhvervsbetonede trafik må udsigten til denne forbedring hilses med den største tilfredshed. Mon dog ikke disse foreslåede trafikmæssige foranstaltninger vil få en usædvanlig let, smertefri og enig behandling i salen såvel som i trafikudvalget?

Når det gælder det i lovforslagets § 5 omtalte københavnske vejnet, er der tale om langt mere komplicerede forhold, og det er vanskeligt at nå en rimelig konklusion, der tager hensyn til alle parter, til trods for at det lovgivningsmæssige grundlag er klart nok i sig selv. Grundlaget for at ophæve statens forpligtelse i de nævnte tilfælde er indeholdt i lov om offentlige veje og bekendtgørelse nr. 423 af 11. september 1972.

Allerede tidligere forelå dog en tilkendegivelse, nemlig i bemærkningerne til lov nr. 313 af 9. juni 1971. Her blev det fastslået, at med forprojektering af den ydre ringvejsforbindelse i København er det tvivlsomt, om de indre forbindelser til og fra centrum, altså herunder Søringen, vil komme til at ligge inden for statens fremtidige lovgivningsmæssige rammer. De vejstrækninger, der er tale om, er da heller ikke med i det samlede vejnet, som er klassificeret som hovedlandeveje, altså det, vi nok i fremtiden står os ved at kalde statsveje.

Når man tager hensyn til det og de dertil svarende nye byrdefordelingsregler mellem stat og kommuner, kan der ikke forventes forslag til anlægslov for vejstrækningen Scandiagade og Enghavevej til Sønder Boulevard. I princippet er der i virkeligheden tale om, at staten ophæver den finansieringsforpligtelse, der gjaldt alle de i 1964-loven nævnte radial- og hovedveje inden for den ydre ringvejsforbindelse.

Jeg er overbevist om, at Københavns kommune med noget blandede følelser vil modtage meddelelsen om ophævelsen af projekteringsbemyndigelsen, måske ikke mindst for strækningen mellem Fredens Bro og Gammel Kongevej, det, man populært kalder Søringen.