

[Ninn-Hansen.]

stærkere udbygning, end man måske regnede med, f. eks. i Tåstrupområdet.

Vi er også klar over, at den linjeføring, der er tale om i Nordsjælland, er opstået på et tidspunkt, da man i hvert fald fra myndighedernes side regnede med en anden placering af Øresundsforbindelsen end den, man regner med i dag, hvor vi vel alle i det høje ting er enige om, at det er den sydlige forbindelse, der skal gennemføres. Så vidt jeg kan se af lovforslaget, giver det ikke umiddelbart nogen anledning til ændringer af de forslag, der er fremsat, men det er selvfølgelig et spørgsmål, vi må have frem i overvejelserne, om man opfylder — for det er jo det afgørende — de mere langsigtede opgaver, der bliver tale om.

Vi er altså velvilligt indstillet over for forslaget, og vi vil gerne i udvalget arbejde sagligt for at få det færdiggjort snarest muligt, så at man kan tage fat på disse vigtige opgaver.

Arne Larsen: Lovforslaget, som vi her behandler, har jo ikke særlig store økonomiske konsekvenser sådan lige i første omgang. Det, man ønsker, er jo grønt lys for projektering af et nærmere fastsat antal motorvejsstrækninger i Københavnsegnen såvel i den nordlige som i den vestlige del og i det øvrige Sjælland i det hele taget.

Der skulle blive tale om anlæg af ca. 170 km vejstrækning, de ca. 160 km som motorveje. Hr. Holmberg efterlyste, hvad en sådan vejstrækning ville komme til at koste. I henhold til rapporten om nordsjællandske veje koster en kilometer firsporet motorvejsstrækning ca. 3 mill. kr. at anlægge, opgivet i 1964-priser, og holder vi os hertil, vil det altså sige, at rundt regnet vil disse projekters gennemførelse komme til at koste 500 mill. kr. Men da man tilsyneladende allerede er forsinket i spørgsmålet om projektering og med hensyn til at følge med i biludviklingstakten, ja, så må man vel gå ud fra, at inden man kan være færdig med disse vejstrækninger, omkring 1980 eller måske 1985, er beløbet blevet væsentlig højere.

Projekteringsudgifterne er anslået til 15-16 mill. kr., og det er, som det er sagt, ikke det beløb, der er afskrækkende, ej heller det, at ministeriet for offentlige arbejder sandsynligvis under sagens gang i

projekteringsperioden bliver nødsaget til at erhverve visse arealer for eventuelt at forhindre, at der opstår vanskeligheder eller væsentlige fordyrelser af projekterne. Men det, der er efter mit skøn er mere betænkeligt, er at give grønt lys for en projektering og en linjeføring, som man ikke er helt overbevist om er den rigtige. Har man først projekteret, og har kommunerne indstillet sig på disse linjeføringer, kan det blive nok så vanskeligt for folketinget til sin tid at gå imod anlæggene eller gå imod visse af strækningerne.

Jeg skal ikke underkende, at flere af vejstrækningerne er velmotiverede. Det er klart, at en fortsættelse af Hørsholmvejen til Helsingør er meget vigtig; det er jo en af vore mest trafikerede vejstrækninger, en international forbindelse fra kontinentet via Danmark til Sverige og stærkt benyttet, så det er givet, at en udbygning her er nødvendig. Jeg ser da også med tilfredshed, at man tager højde for, at der eventuelt kan komme en bro i Helsingør-Helsingborg linjen, således at man med denne motorvejsstrækning foruddiskonterer denne bro.

Ligeledes er der jo afsat en stikvej til Helsingør syd i forbindelse med en planlagt ny statsbanefærgehavn i Helsingør.

Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, hvor langt man egentlig er med planlægningen af denne nye statsbanefærgehavn. Der har været megen snak i Helsingør, i byrådet, og visse private har ønsket anlæg af en ny færgehavn nord for byen, og man har kunnet henvise til, at staten var for længe om sine projekter, der gik for megen tid, og at det var hensigtsmæssigt at komme i gang snarest muligt med en ny færgehavn. Derfor ville det være af interesse at vide, hvor langt man egentlig er fremme med planerne om en ny statsbanefærgehavn Helsingør syd.

Jeg vil også gerne spørge om, hvor stærkt behovet egentlig er for den vestlige motorvej, som det nu er meningen skal projekteres. Vi har her i folketinget vedtaget en vestmotorringvej langs med Vestvolden, altså en indre ringvej. Vi har dernæst ringvej B 3, som ligger noget længere ude, og endelig har vi ring B 4, som er under udarbejdelse eller anlæg, og nu kommer man altså og foreslår endnu en ringmotorvej, en B 5. Jeg kan godt se, at der er noget, der moti-