

[Arne Larsen.]

verer en sådan vejstrækning, idet vi jo får nogle storcentre i Lyngby, i Tåstrup og vel også i Hundige i Køge Bugt-fingeren, og at det vil være rigtigt at forbinde disse storcentre, men kan problemet ikke løses på anden måde, eventuelt i forbindelse med anlægget af en B 4?

Endvidere er der foreslået en ny motorvejsstrækning fra Ejby mod Frederikssund, og den er vel også velmotiveret, går jeg ud fra. I henhold til egnsplansekretariatets skitse kan vi vel forvente en udvikling i Frederikssundfingeren, og så er det klart, at der vil blive behov for et større vejanlæg i denne finger. Frederikssundvejen er jo i forvejen temmelig overbelastet.

Yderligere er der foreslået en motorvej med linjeføring fra Farum og vest om Hillerød op til de nordsjællandske egne, og det er da også muligt, at den er velmotiveret, men det var vel muligt, at det store vejproblem, som Hillerødområdet har, kunne løses på anden måde end ved anlægget af denne store, dyre vej. Jeg tænker på det forslag om en Isterødvej, som har været fremsat og behandlet. Jeg ved ikke, hvordan det går med det, men kunne godt tænke mig at høre lidt nærmere om dette projekt.

Endelig er der jo et forslag om, at den motorvejsstump, som vi har fra Hedehusene og forbi Roskilde, videreudbygges ind mod Tåstrup til Kløvtofte. Det tror jeg er noget af det mest fornuftige, fordi vi jo har den ganske kolossale overbelastning af Roskildevejen. Det vil være rigtigt hurtigst muligt at få bygget denne vejstrækning og også få den sat i forbindelse med ring B 4 og med vestmotorvejens nordlige gren for på den måde så hurtigt som muligt at få aflastet Roskildevejen.

Ja, så er der jo endelig det sidste og meget store vejstykke, nemlig fra Slagelse frem til Ølby ved Køge; det er jo en fortsættelse og videreføring af den sjællandske motorvej.

Jeg vil altså sætte et spørgsmålstegn ved visse af vejstrækningerne, deres nyttevirkning. Jeg vil mene, at man måske kunne klare problemerne på en noget anden måde end her foreslået. Men det vigtigste for mig med hensyn til alle disse vejprojekter, som vi nu mere eller mindre har vedtaget dels at udføre, dels at projektere, er, om der er de

fornødne midler til det, og om de kommer i den rigtige rækkefølge.

Vi har jo fået gennemført forslaget om en østjysk motorvej, vi har visse vejstrækninger under udbygning på Fyn og i trekantområdet i forbindelse med den nye Lille-Bæltsbro, vi har tunnelen oppe ved Ålborg og vejprojekter i forbindelse hermed, og så vedtog vi jo som også tidligere nævnt i 1964 et lovforslag om en hel masse motorveje i Københavns umiddelbare nærhed, endvidere motorvejens indføring i København i forbindelse med Søgaderingen, og alle disse projekter koster jo alene over 500 mill. kr., den østjyske motorvej vel et par milliarder kr.

Her er altså tale om en kolossal masse vejinvesteringer, og man kan jo stille sig det spørgsmål: hvor skal pengene komme fra? Så vidt jeg kan se på statens budgetter og regnskaber, investerer vi sådan rundt regnet et par milliarder kr. om året i forskellige anlæg under statens anlægsvirksomhed, og disse vejinvesteringer vil jo sluge en kolossal masse af disse penge, og der er mange andre ting, der trænger sig på, større og større investeringer i undervisningssektoren, i den sociale sektor, hospitaler, plejehjem osv. osv. — alle disse ting, som jo så ganske givet er nødvendige. Jeg tror, det er nødvendigt ikke alene at få en vejplan og en plan over investeringer, og i hvilken rækkefølge de skal komme, men også at man får en virkelig plan for statens samlede investeringer og så prøver på at indarbejde vejinvesteringerne på en fornuftig måde. Det er, som om alle disse forslag til investeringer, kommer mere eller mindre hovedkulds og der ikke rigtig er nogen plan over dem.

Rapporten om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland er jo udarbejdet af vejdirektoratet i september 1963. Man har haft et vist samarbejde med planlægningsmyndigheder og skovmyndigheder, men i øvrigt står jo denne rapport for vejdirektoratets egen regning. De forslag, som ministeren her har fremsat, bygger jo ganske væsentlig på denne rapport, men jeg vil tro, det ville være rigtigst, at vejdirektoratet i det fremtidige projekteringsarbejde ikke alene støtter sig på de kommunale myndigheder, men at man også får de planlægningsmyndigheder med ind i billedet, som vi har her i København — jeg tænker på egnsplanrådet, by-