

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

et administrationsapparat, som kan forestå disse ting. Det ville ikke være rimeligt, om staten begyndte at investere penge i sådan et administrationsapparat, når det i forvejen findes her i landet. Den diskussion, der kan opstå om, om der nu er nogen, der skal mele deres egen kage ved, at private får dette arbejde, kan vi vel i og for sig godt stoppe; vi har så meget kontrol over tingene i vort samfund, at sådanne urimeligheder over for samfundet behøver man ikke at være bange for. Hertil kommer, at de store entreprenørfirmaer vel i og for sig ikke har for meget at bestille på længere sigt, så jeg tror, vi på det område kan regne med, at vi kan få en fornuftig pris og en fornuftig ordning, når man til sin tid skal tage stilling til den sag.

Hr. Arne Larsen og hr. Antonsen var inde på spørgsmålet om den påtænkte sydhavn ved Helsingør. Statsbanerne og vejdirektoratet er for nogle år siden begyndt at planlægge den, og statsbanerne har gennem deres bevillinger på finansloven mulighed for at bygge dette anlæg op, efterhånden som de nu kan få penge tilovers dertil. Men her må vi ikke glemme, at vi har 3 S-banestrækninger, der gerne skulle være færdige; derfor skal man være lidt tilbageholdende med at sætte ind på nye steder. Men jeg kan nævne, at efter den viden, vi nu har om, hvordan behovet vil være på H-Hlinjen, altså Helsingør-Helsingborglinjen, i 1980, så er det på høje tid, at der sker noget på det område. Hvis vi regner med den vækst i prognoserne, som man kan skønne ud fra de nuværende tal, vil der være brug for ca. dobbelt så mange færges i det område i 1980, som der er i dag, og det viser jo, at der er et behov at dække ind. Derfor må vi håbe, at det høje ting også, når tidens fylde er inde, vil se velvilligt på, om vi kan bygge denne sydhavn, og vejnettet skal naturligvis indpasses i dette system, det er også forberedt fra de to institutioners side.

Hr. Arne Larsen har også nævnt vest-

motorvejen og ringvejen omkring København. Der opstår naturligvis let diskussioner kommunerne imellem i området, også diskussioner mellem provinsen og København; men vi må ikke overse, at de store industrielle virksomheder, som anbringer sig på den vestlige del og sydlige del af København, skaber et kolossalt behov; vi har mange henvendelser fra kommunerne dér om nogle større investeringer, for at deres vejnet kan være tilstrækkelig effektivt. De har mange ekstraomkostninger ved, at det vejnet, de har, ikke er bæredygtigt nok.

Jeg var egentlig ked af, at hr. Arne Larsen gav udtryk for, at lovforslaget kom noget hovedkulds. Det synes jeg nu egentlig ikke man kan sige. Man er jo her i god tid med ting, som først skal realiseres ad åre, og det høje ting har mulighed for at pille ud og lægge til, så jeg synes, der er en rimelig plan i det, der her er lagt frem. Det mener jeg også der har været i det, der er planlagt igennem årene.

Hr. Niels Helveg Petersen starter med at sige, at vi skriver her en regning. Det er rigtigt, det gør vi. Den er nu til at overse i første omgang, og hvis vi stod om 10 år og ikke havde dette her ordentlig forberedt, ville man jo sige: hvad er det for en regning, vi har? Den kunne jo forudse, at dette her måtte komme; nu er vi bagefter! Det gælder jo også i forhold til den egnsplanlægning, som jeg allerede har været inde på. Den lille uoverensstemmelse, der synes at være imellem min fremsættelse og bemærkningerne vedrørende skov- og frødningsvæsenet, den nuance, der er i det, kan jeg ikke på stående fod kommentere, men jeg ved i alt fald, at det er så underordnet en ting, at det ikke får nogen vægt i bedømmelsen af lovforslaget.

Hr. Niels Helveg Petersen var inde på noget meget interessant, og jeg var meget glad for, at det blev nævnt her, nemlig den risiko for jordspekulation, der kan blive. Vi kan jo ikke se bort fra, at det, at vi antyder, at det skal foregå sådan og sådan, og det har folketinget konfirmeret, kan føre