

[Ministeren for offentlige arbejder.]

selskab, at nu danner vi det i fællesskab mellem 3 nordiske lande for at kunne være med i international lufttrafik og godkender, at der f. eks., som der nu er tale om, bliver investeringer på 400 mill. dollars frem i tiden i tillid til en koncession, som varer til 1985, og derefter samtidig fjerne det trafikgrundlag, som det pågældende selskab skal kunne regne med.

Dette er ikke en negativ indstilling over for, at der kan være andre, der kan få lov at flyve — det lader sig jo nok gøre, og det har jo også kunnet lade sig gøre, som det blev nævnt, både i Sverige og i Norge — men det er et udtryk for en respekt for de aftaler, man indgår, og de forpligtelser, man påtager sig, også økonomisk.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Gorrsen* til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren drage omsorg for, at det nødvendige motorvejssamarbejde mellem Danmark og Tyskland etableres nu?“

Skriftlig begrundelse.

Anledningen til mit spørgsmål er en notits i Flensborg Avis den 1. marts 1968 — jeg citerer:

„Motorvejs-samarbejdet. Flensborgs ministerpræsident dr. Helmut Lemke vil nu undersøge, hvad der ligger bag udtalelsen om, at „danskerne ikke rører på sig“. Den blev forleden fremsat af overbygningsråd dr. Jahn, statens vejbygningskontor i Flensborg, i forbindelse med motorvejs-projektet og som begrundelse for, at man fra tysk side foreløbig ikke vil gøre noget ved motorvejsstrækningen fra Husum Landevej til den dansk-tyske grænse.“

Hvorvidt denne udtalelse er fuldt berettiget, ved jeg ikke, men jeg finder det vigtigt at pege på den interesse, der fra dansk side må være knyttet til, at der er fornødent dansk-tysk samarbejde om vejplanerne i Flensborg/Padborg/Kruså området.

I Padborg er der — som bekendt — en udvikling i fuld gang på arealerne vest for Padborg rangerbanegård. De større danske ekspeditionsfirmaer har, hver for sig, sikret sig besporede arealer på dette område og byg-

ger lagerhaller, omlæsepladser og isningsværker m. v.

Tolddepartementet har — som et led i sine rationaliseringsplaner — sikret sig (ved køb) besporebare arealer af en størrelse på godt 15 ha til godsbehandling og toldlagring og formentlig også til placering af statskontrollerne med udførslen af fisk, mejeriprodukter og æg m. v.

Kort sagt — området er under udvikling til en såkaldt „samle- og fordelecentral“ for gods vest for Store-Bælt.

Udviklingen er baseret på en byplan og en vejplan for området.

Jeg er glad ved at kunne sige, at ministeriet for offentlige arbejder (efter at den afgæde minister for offentlige arbejder besigtigede forholdene i Padborg) nu har optaget vejprojekterne i Padborg på vejplanen (vejbestyrelsesloven § 21) og (i første omgang) meddelt bevillinger til de tre mest presserende vejanlæg:

- 1) „Oksevejens Grænseovergangssted“,
- 2) „Bov/Padborg Omfartsvej“, og
- 3) „Østre Viaduktvej“,

og — så vidt jeg ved — har vejdirektoratet indstillet til vejnævnet, at projektet til „Industrivejs forlængelse mod syd til grænsen“ udføres med vejfondstilskud.

To projekter:

- a) „Ombygning af den bestående viadukt“ og
- b) „Industrivejs udvidelse“ (til 4-sporet vej) er derimod skudt i baggrunden af mangel på vejfondsmidler.

Man kan også være tilfreds med, at der synes at være enighed med ministeriet for offentlige arbejder om, at motorvejslinjen kommer til at forløbe gennem Padborgområdet på den måde, der er forudsat i dispositionsplanen for byudviklingen, og at vejdirektoratet har truffet aftale med de tyske myndigheder om motorvejens tracé over landegrænsen. Dette skete allerede den 10. februar 1964 ved et dansk-tysk møde i Padborg.

Udviklingen i Padborg er baseret i høj grad på transporterhvervene og er dermed afhængig af vejplanerne. Der foregår en udvikling i området, der vel — inden for Sønderjylland — kun har sit sidestykke i Vojens og på Nordals.

Man kan ikke være tilfreds, dersom manglende rettidig dansk-tysk kontakt ved-