

[Arno Larsen.]

ligheder været inde på dette spørgsmål og vil gerne benytte lejligheden til det igen. Det drejer sig ikke bare om at slå nogle streger på et kort og finde den korteste vej mellem to fra hinanden fjernt liggende punkter og så tro, at alt er klart; det er det jo langt fra. Ingenør Anders Nyvigs forslag til en national vejplan bør studeres med megen omhu. Vi er jo inde i en rivende udvikling også i mange egne af Jylland, f. eks. Esbjergområdet, Herningområdet, Ålborg-Hirtshalsområdet og flere andre steder, og skal disse nye kraftcentre, som er ved at opstå, have en tilfredsstillende trafikmæssig betjening både indbyrdes og i forbindelse til og fra udlandet og til og fra Sjælland og hovedstaden, så skal vi sandsynligvis have et helt andet vej mønster eller en helt anden vejplan, end man i øjeblikket opererer med.

Derfor er planlægning så vigtig. Vi må have en vejplan, vel at mærke en vejplan, der bliver et led i eller et uundværligt tilskud til en landsplan. Jeg tror, det er forkert først at lave en vejplan og derefter tvinge en lands- eller egnsudvikling ind i et bestemt mønster. Det er det omvendte, der må gøres. Derfor er det så vigtigt, at vi får begyndt på dette arbejde, og at der kommer til at foregå et snævert samarbejde mellem alle myndigheder og direktorater, som har med den kommende udvikling at gøre. Vejdirektoratet, boligministeriet, indenrigsministeriet og handelsministeriet burde arbejde intimt sammen om hele dette store problemkompleks.

Med disse bemærkninger skal jeg som tidligere sagt tilsige vor velvillige medvirken til dette lovforslags gennemførelse, men der ersonsagt nogle problemer, som vi meget gerne vil have drøftet i det kommende udvalg.

Rimstad: Da vi for en uge siden behandlede vestmotorvejen omkring København, blev det sagt, at det her foreliggende lovforslag ville give anledning til en mere principiel debat omkring spørgsmålet en midtjysk motorvej eller en østjysk motorvej. Af de ærede ordføreres indlæg i dag fremgår det da også, at den fremtidige jyske motorvejs placering har spillet en betydelig rolle i dagens forhandlinger.

Vi ønsker inden for vort parti ikke på nuværende tidspunkt at tage nogen prin-

cipiel stilling til fordel for det ene eller det andet af disse motorvejsprojekter op gennem Jylland, for vi er af den opfattelse, at problemerne omkring de pågældende projekter på nuværende tidspunkt hverken er tilstrækkeligt afklarede eller i tilstrækkeligt omfang undersøgt. Den eneste, man virkelig ved, er, at det er en kæmpeinvestering, som det her drejer sig om, antagelig i størrelsesordenen 1.000-1.200 mill. kr. Selv om man derfor også af økonomiske grunde bliver tvunget til at etablere projektet etapevis, skal beløbet dog falde inden for en år-række, i hvilken der hvert år vil blive lagt beslag på en betydelig del af midlerne, der er til disposition fra vejfonden.

Begiver man sig først ind i sådanne overvejelser, kommer man meget let til at beskæftige sig med de samme tanker, som jeg var inde på, da vi behandlede vestmotorvejen omkring København. Jeg mener, vi mangler en langtidsprognose og et langtidsbudget for vejfondens midler. Jeg tror ikke, at den højtærede trafikminister forstod mig helt forleden dag. For mig er spørgsmålet ikke, hvor mange midler der år for år i rækken af finanslove kan stilles til rådighed af motormillionerne og benzinafgifterne. For mig er spørgsmålet, om der på længere sigt er overensstemmelse mellem langtidspanlægningen af nye veje, langtidsbudgetteringen af vejfondens penge og langtidsprognoserne for motortrafikkens udvikling her i landet. Det var en totalanalyse af disse forhold, jeg efterlyste, og jeg mener stadig, at det både ville være en rigtig og lønnende tanke for den højtærede minister at tage mit forslag om at udarbejde en sådan totalanalyse op.

Hvad selve det foreliggende lovforslag angår, mener jeg, det er en særdeles smuk løsning, ministeren her har fundet frem til, både hvad tracé og profil angår. Jeg er i øvrigt enig med den højtærede minister i hans bemærkning forleden dag om, at man ikke her i folketinget bør diskutere disse projekters tekniske enkeltheder, men udelukkende holde sig til de principielle spørgsmål. Afviger man fra disse synspunkter, kommer man alt for let ind på tekniske kandestøberier, der i bedste fald kun kan vække munterhed hos de folk, der står med det tekniske og økonomiske ansvar og har gjort deres bedste for ud fra alle — og det er