

[Arne Larsen.]

større bykoncentrationer og erhvervsområder i udvikling. Det er først og fremmest Århusområdet, det er Ålborgområdet, og det er trekantbyområdet Vejle-Fredericia-Kolding, hvor jo alt tyder på en stærkt stigende udvikling. Og så har vi nogle områder, der er ved at udvikle sig ganske kraftigt, i første række Esbjergområdet med Danmarks største fiskerihavn, fjernforbindelse til England og vel en kommende lufthavn. Et andet kraftcentrum under udvikling er Herningområdet, centret for Danmarks tekstilindustri. Nordals-Sønderborgområdet er også i udvikling, og i Vendsyssel kan man pege på muligheder for en kommende udvikling omkring Hirtshals-Hanstholmhavnene. Det er faktisk den udvikling, der er i gang allerede, og det kan vist ikke nytte noget at lukke øjenene for det.

Skal og bør vi ikke i vor planlægning tage hensyn hertil, og skal vi ikke hurtigst prøve at finde ud af, om dette mønster er tilfredsstillende, og finde ud af, om vi fysisk og bevidst vil påvirke en udvikling i disse områder, lette klimaet for en udvikling her, skabe gode trafiklinjer til og fra disse kraftcentre, mellem disse kraftcentre indbyrdes og trafiklinjer med henblik på deres forbindelse til landets øvrige dele og til udlandet? Men mange andre ting er fornødent: byudvikling, boliger, læreanstalter, administration o. s. v.; alt dette må ind i et ganske bestemt mønster, som jeg vil kalde landsplanlægning.

Uheldigvis har vi ingen landsplan, og ingen har øjensynlig lyst til at beskæftige sig med det; der snakkes meget, men handles alt for lidt. Det boligministerielle udvalg angående planlægningslovene har, så vidt jeg kan skønne, ikke nået nogle særlig store positive resultater efter snart 1½ års arbejde, bl. a. også fordi der er så mange modstridende, småtskårne interesser, der skal varetages. Folketinget bør snarest tilkendegive, og regeringen bør påtage sig ansvaret og give os et lovforslag om landsplanlægning og sætte eksperter i gang med

at klarlægge disse problemer. Måske er det helt nødvendigt, at økonomiministeriet bliver draget ind i dette arbejde, idet der jo vil blive tale om på lang sigt at koordinere og samordne alle vore økonomiske ressourcer og samfundsmæssige investeringer mest hensigtsmæssigt.

Derfor vil jeg endnu en gang understrege, at vi skal have en vejplan for hele landet, ikke løserevet fra det øvrige pulserende liv, men indpasset i et bevidst mønster, som vi ønsker at fremme. Derfor er det først fornødne en landsplanlægning, derefter en hele landet omfattende vejplan, der er et led i landsplanen, og ikke omvendt, som det er nu: først en trafik- og vejplan, og derefter kan udviklingen gå efter denne vejplans udstukne linjer. Derfor er bl. a. professor Humlums plan, trods det at den er simpel og letfattelig, hvilket nok også er en af grundene til, at den er så populær, alligevel som vejplan for Jylland lidt for simpel.

Hvis landsplanlægningen og udviklingen i Jylland kommer til at gå så nogenlunde efter det mønster, jeg her har forsøgt at forudsige og skildre, så betinger det nemlig en hel række andre og mere nødvendige hovedveje og motorveje end dem, vi foreløbig har fået tilkendegivet som forslag fra såvel professor Humlum som vejdirektoratet. Så får vi vel også brug for nogle ganske betydende diagonalveje på kryds i Jylland, Esbjerg—Ålborg og Lille-Bælt—Herning—Struer—Vendsyssel, og det er jo noget helt andet end en midtjysk motorvej.

Linjeføringen i det foreliggende lovforslag er på sine strækninger acceptabel; jeg har ikke store indvendinger at gøre mod linjeføringen fra grænsen op mod Lille-Bælt, som vel stort må siges at være i orden efter de ændringer, som lovforslaget indeholder i forhold til vejdirektoratets oprindelige forslag. Men fra Lille-Bælt nordpå er jeg i nogen grad i tvivl, især hvad angår Vejleområdet, hvor man forudsætter, at vejen skal føres over Vejle Fjord via en højbro. Jeg tror, at der må sættes et spørgsmåls-