

[Niels Ravn.]

i billedet. Det noterer jeg med tilfredshed. Jeg mener imidlertid at vide, at man ikke fra ekspropriationskommissionernes side ser med helt velvillige øjne på dette forhold. Jeg håber i og for sig, at det ikke er rigtigt. Jeg mener, det er godt, hvis man kan kombinere jordfordeling og vejbyggeri. Det er allerede sket adskillige steder i landet, når det har drejet sig om udbygning af amtsvejene, og med udmærket resultat. Jeg ved godt, at det i kraft af ekspropriationslovens bestemmelser måske er vanskeligere, når det drejer sig om statsvejene; men alligevel er jeg glad for, at forsøget bliver gjort, og jeg vil håbe, at de implicerede myndigheder i denne sag, ekspropriationskommissionerne og jordfordelingssekretariatet, vil kunne finde hinanden i et fornuftigt samarbejde. Hvis det kan ske, tror jeg det vil blive til gavn for de grundejere, der rammes af ekspropriationerne, og det vil også blive til gavn for det offentlige, idet man sikkert herved vil kunne spare nogle erstatninger.

Holmberg: Det er ved at være årligt tilbagevendende, at ministeren for offentlige arbejder fremsætter lovforslag om visse hovedlandeveje, og det er selvfølgelig både naturligt og rigtigt, da udviklingen jo kræver, at hovedfærdselsårens udbygning følger trit med den stigende motorisering.

Gør hovedvejene og motorvejene så det? Det er selvfølgelig et stort spørgsmål, men det lovforslag, som her er til behandling, er i alle tilfælde et led i den udbygning, der skulle sætte dem i stand til at følge bedre med udviklingen.

Hr. Horn var lidt inde på de større lastbiler, dem med over 10 t aksestryk, og talte om vejslid og eventuel særlig beskatning af dem. Ministeren har engang ved anden lejlighed været inde på det samme. Det egner sig ikke til forhandling i forbindelse med dette lovforslag, men selv om det altså falder lidt udenfor, vil jeg alligevel advare derimod. En ting er, at ingen ved,

hvor meget de store lastvogne slider på vejene — derfor kan man egentlig ikke sige, om de eventuelt slider mere, end de betaler for — en anden ting er dette med omkostningsniveauet, for skal vi i det hele taget ind på kostprissystemet, så skal vi føre det videre, og her er der vel ingen, der tænker sig at beskatte de private biler betydelig lavere end DSB. Det er, tror jeg nok, ikke noget, der kan klares ved en almindelig bemærkning; det trænger i høj grad til en nærmere drøftelse, hvis det i det hele taget skal med i debatten.

Beløbsrammerne er relativt store, 250 mill. kr., men de strækninger, der sluger beløbet, er ikke særlig lange. Der er i dette tilfælde tale om mellem 4 og 5 mill. kr. pr. km; men det er åbenbart prisen, selv om det absolut ikke er motorvej det hele. Hvis det var, ville det være endnu dyrere. Her kan jeg ikke tilbageholde den bemærkning, at det måske er for dyrt med de relativt mange små strækninger, snart i Jylland, snart på Fyn og Sjælland. Hvis de store firmaer nu fik lov til at give tilbud på endnu større strækninger — stadig væk inden for den samme beløbsramme — og så fik lov til at gøre dem færdig, er jeg overbevist om, at det ville være mere rationelt og hermed blive betydelig billigere. Jeg understreger, at den mulighed kan vi godt drøfte inden for samme beløbsramme. Jeg stiller det altså som et spørgsmål, selv om jeg naturligvis åbent erkender, at det bliver meget, meget svært; der vil blive vildt slagsmål om, hvor vi egentlig skal ofre de største beløb i første omgang; vi ved, at sådan vil det gå. Denne gang har ministeren valgt at tage nogle småbidder. Da det selvfølgelig er gennemdrøftet i vejdirektoratet, tiltrådt af vejnævnet og endelig foreslået af ministeren, kan jeg tiltræde lovforslaget, som det foreligger; men jeg vil dog gerne have ministerens kommentarer til det, jeg her har nævnt.

Spørgsmålet om, hvorvidt det netop skal være de linjeføringer, som er foreslået, og netop på den plads, om de skal videreføres