

[Stær Johansen.]

af det sekundære vejnet, der må siges i store træk at være tilfredsstillende, men derimod om de store hovedveje og især motorvejene. De skal jo være i stand til at tage en sådan trafik. Ganske vist er der sket ikke uvæsentlige forbedringer ved loven af 1963. Jeg var meget glad for ministerens udtalelser om, at vi inden for de bevillingsrammer, man lægger for vejtransporten, vil kunne overføre større beløb til udbygning af hoved- og motorveje. Jeg kan også være enig med trafikministeren i, at det er uheldigt med den stykkevise udbygning, som vi har været vidne til, og det vil sikkert være rigtigt at koncentrere sig om færdiggørelsen af vigtige strækninger, hvor man kan forudse at trafikbehovet er størst. Det er klart, at der kan være diskussion om, hvilke strækninger der er vigtige, og der kan være mange lokale hensyn at tage; men her må man vel nok lade det rationelle være afgørende. Jeg kan f. eks. nævne, at når man nu ved, at motorvejen fra den nye Lille-Bæltsbro ned til grænsen påregnes færdig i 1982, medens den tyske motorvej, som den skal have tilslutning til, bliver færdig allerede i midten af 1970'erne, behøver man ikke at have megen fantasi til at forestille sig det trafikpres, der vil komme på denne vejstrækning, der jo bliver hovedforbindelsen til Europa.

Endvidere må man også tage meget stærkt hensyn til vejenes bæreevne. Udviklingen af lastbilerne fører med sig, at vognene bliver stadig større og med forøget akseltryk, og allerede de store transitvogne med 10 t akseltryk er en betydelig belastning for vore veje. En indenlandsk lastbils akseltryk må som bekendt ikke overstige 8 t. Det er en kendsgerning, at man ikke stopper ved disse størrelser, men må forvente i de kommende år at blive stillet over for krav om større bæreevne på vore veje. De bemærkninger, som ministeren fremsatte angående afgiftspolitikken på lastbiler, må formentlig have forbindelse med spørgsmålet om vejenes kvalitet, og selv om

afgiftsproblemet er ømtåligt at røre ved, vil vi have forståelse for nødvendigheden af en drøftelse af dette forhold. Men her må vi formentlig afvente resultatet af overvejelserne i trafikkommissionen, hvor man jo undersøger spørgsmålet.

Det ville også være værdifuldt, om man overvejede at skaffe midler til forøget vejbyggeri ved indførelse af det, som man kender i flere europæiske lande, for slet ikke at tale om Amerika, nemlig opkrævning af en afgift på de store motorveje. Det har vist sig, at i disse lande er der ingen væsentlig kritik imod dette system, og det betyder også, at netop brugerne af disse særlig dyre veje kommer til at bære en del af udgifterne. Dette gælder også den såkaldte transittrafik, der jo ikke er den mindst belastende for vejene.

I forbindelse med udbygningen af de gennemgående vejforbindelser er det af særlig betydning at drøfte den del af vejforbindelserne, som udgøres af broerne. En række mindre broforbindelser er bygget i de senere år, men vi har stadig den store flaskehals ved Store-Bælt og spørgsmålet om en fast forbindelse til Sverige. Spørgsmålet om prioriteringen af disse to broprojekter har tidligere været behandlet her i tinget og er for så vidt afgjort med principbeslutningen, hvorefter Store-Bæltsbroen skal bygges før den faste forbindelse over Øresund. Spørgsmålet er, om der i den siden da forløbne tid er fremkommet noget, der kan tale for at ændre den én gang vedtagne beslutning. Fra konservativ side har vi ikke fundet momenter, der peger mod en anden løsning end den af folketinget i sin tid valgte. Derimod synes det, som om betydningen af de argumenter, der førte til at give bygningen af en fast forbindelse over Store-Bælt en høj prioritet i trafikinvesteringerne, er blevet forstærket gennem årene. Dette hænger bl. a. sammen med den øgede arbejdsdeling inden for dansk industri, der i høj grad vil blive begunstiget af fast forbindelse mellem landets østlige og vestlige dele. Men også for den almindelige