

Mads Eg Damgaard: Når vi nu i dag drøfter hele det store problem om udbygning af motorvejsnettet, er der enkelte punkter, jeg gerne vil sige nogle ord om.

I Midt- og Vestsønderjylland er der en end- og ret god vejdekning, hvilket ikke er tilfældet i Østsjælland; her er der allerede et meget stort pres på vejen fra Kolding til grænsen. Jeg er derfor glad for, at den konservative ordfører, hr. Stæhr Johansen, i sin tale gik ind for, at man eventuelt kunne ændre tidsplanen for udbygningen af dette vejstykke. Det ligger sådan, at tilslutningsvejene sydfra, de store tyske motorvejsnet, skulle være færdige til 1975, og efter planen skulle vejstykket fra Kolding til grænsen ikke være færdigt før 1985. Der vil derfor opstå en meget alvorlig flaskehals, og den lokale befolkning er meget betænkelig ved dette tidsrum; man mener slet ikke, det går an, man mener, man bliver tvunget til at fremme dette vejstykkets udbygning.

Jeg er også glad for, at man vil øge akseltrykket fra 8 til 10 t eller rettere sagt bygge vejene sådan, at de kan tage 2 t mere akseltryk. Herefter skulle man kunne køre med vognet på helt op til 40 t. Det er et fremskridt, men jeg har alligevel mine tvivl om, om det slår til i fremtiden. Jeg kunne tænke mig, at i fremtiden vil man komme til at køre med meget tungere vogne, og jeg vil derfor gerne bede den højtærede minister om at holde nøje øje med, hvad man gør i udlandet for afviklingen af den tunge trafik, og bygge vore motorveje herefter.

Ved samtaler med vejbygningsfirmaernes ingeniører har jeg fået indtryk af, at man fra projekteringsafdelingens side ved projektering af linjeføringen af vore motorveje og hovedveje ikke tager hensyn nok til forekomsten af lerholdig jord. Det ligger sådan, at hvor der er meget stærkt lerholdig jord, skal denne jord fjernes, og sand eller mindre lerholdig jord skal køres på i stedet. Det er naturligvis uhyre kostbart i forhold til, hvad det ville koste, hvis det kunne undgås, og skal vi gøre os håb om, at disse meget store veje skal kunne bygges og færdiggøres inden for en overskuelig fremtid, er det nødvendigt at tage de bedste og største og mest effektive vejbygningsmaskiner i brug, især jordflytningsmaskiner. Jeg har fået at vide, at så snart man skal operere i meget ler-

holdig jord, er disse kostbare og effektive maskiners effektivitet meget nedsat, og derfor vil jeg meget gerne bede ministeren om at tilse, at linjeføring over lerholdig jord sker så lidt som muligt, og undgå det så meget som muligt. Det er muligt, at man så må trække en lidt anden linjeføring, men jeg tror, der er mange millioner at hente på dette punkt.

I øvrigt mener jeg, at man skal gøre vejene meget lysere. Jeg har før talt om dette problem fra denne talerstol. Det er prismæssig set overkommeligt at gøre vore veje meget lysere, og det vil øge trafikikkerheden meget.

Sluttelig vil jeg gerne takke ministeriet for offentlige arbejder og ministeren for — det synes jeg i al fald — den heldige hånd, de foreløbig har haft med hensyn til planlægningen af disse meget store arbejder, der omfatter ca. 10 milliarder kr. Det tager naturligvis meget lang tid, men derfor gælder det også om at få det planlagt i god tid. Jeg vil gerne takke ministeren for den måde, han har grebet sagen an på, og håber, at vi i udvalget eller i kommende udvalg kan følge det op hurtigt, i alt fald planlægningen, og komme i gang med en hel del af det.

Fanger: Ønskesedlen for trafikinvesteringer i de kommende år er stor, og det gælder derfor om at fremme de investeringer, der er mest nødvendige og til mest gavn for befolkningen, uden at den økonomiske balance sættes over styr.

Med hensyn til motorvejene er vi kommet bagefter med at bygge disse. For den jyske motorvej er vi 5 år for sent på den. Der må gøres en ekstra indsats for at rette dette op, og hvis man i regeringen mener, at en privat finansiering kan fremme byggeriet, må det overvejes.

Statsbanerne bør rationaliseres ved, at urentable strækninger nedlægges og hovedbanerne forbedres, således at hastigheden kan sættes op. Der må gives større bevillinger til dette formål.

Om broerne. En Store-Bæltbro er meget ønskværdig navnlig af hensyn til banerne, men andre investeringer bør fremmes først. Hvis man ønsker at knytte Sjælland og Fyn nærmere sammen økonomisk, kan det gøres omgående ved at nedsætte taksterne over Store-Bælt, navnlig for godstrafikken.