

[Th. Mikkelsen.]

må da være klar over, at der opstår en hel del gene ved, at man lægger en sådan motorvejsgren ind i et tæt bebygget område. Vi har jo ofte talt herinde om generne ved røg og støj og luftforurening i tæt bebyggede områder. Det område, som denne gren vil komme til at gå igennem, er et område under stærk udvikling, og jeg kan ikke se det hensigtsmæssige i, at man prøver på at lægge en motorvejsgren ind igennem et tæt bebygget område, hvor man leder lokaltrafikken sammen med fjerntrafikken, fordi man derved skaber mange vanskeligheder for afviklingen af fjerntrafikken, og fordi det rummer farer, bl. a. for skolebørnene, der skal passere en sådan motorvejsgren i et tæt bebygget område. Jeg tænker også på, at man må tage hensyn til de ældre, der bor i området, og som skal passere en sådan motorvejsgren. For at de, der bor i et sådant område, kan passere en sådan motorvej, skal man jo have lysanlæg med ret korte afstande imellem, og så mener jeg at man ikke opfylder formålet med at lave en gennemgående motorvej, hvor man kan afvikle fjerntrafikken på en måde, der svarer til de krav, man stiller til en moderne indrettet motorvej. Det er vel meningen, at både den trafik, der kommer nordfra, fra Skandinavien, og den trafik, der kommer sydfra og skal videre opover, kunne gå igennem uhindret. Jeg tænker også på, at der i disse år på vejene kommer store lastvognstog, som skal klare trafikken med de industriprodukter, der skal transporteres ad vejene. Jeg havde håbet, at visse forhandlinger kunne være foregået og have påvirket ministeren, og jeg mente også at kunne spore i foråret, at ministeren var villig. Derfor er jeg spændt på at høre de begrundelser, ministeren har for at fastholde denne linje.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg vil gerne takke for velvillig modtagelse af lovforslaget og for den interesse, der har præget debatten om det lidt mere videregående, for jeg har det vist på et enkelt punkt på samme måde som flere af ordførerne: af tekniske og for øvrigt også af bevillingsmæssige grunde — for det er jo én af forklaringerne på det — kommer vi med sådan en lov hvert år, og derfor bliver det altså i små stykker det kommer. Det

er vanskeligt at gøre det på anden måde, sådan som nu bevillingssystemet er, men man kan jo nok sige, at der er et behov for i hvert tilfælde en gang imellem at tage en lidt mere bred betragtning op, og som de, der har deltaget i trafikudvalgets arbejde, ved, er jeg meget interesseret i det. Jeg har også forsøgt efterhånden at tilvejebringe et vist forarbejde til det, og det var også min tanke at komme i udvalget med den bredere oversigt over vore samlede motorvejsplaner, sådan som de ser ud i øjeblikket.

Jeg kan godt sige med det samme som bidrag til den almindelige drøftelse, at en realistisk vurdering af de gældende bevillingsrammer og vel at mærke af den foreløbige traditionelt udviklede fordeling af vejudgifter mellem forskellige kategorier — jeg er ganske enig med det ærede medlem hr. Niels Ravn — viser, at de motorvejsstrækninger, som er planlagt, næppe vil kunne gennemføres på mindre end ca. 20 år. Det viser sig endvidere, hvis man tager de forskellige strækninger, at der er mange områder — der er nævnt adskillige her i dag, og jeg er ganske enig i betragtningerne — hvor man nok må spørge, om man kan blive færdig, eller om man kan klare trafikken, og hvordan det egentlig skal gå. Derfor er jeg meget interesseret i den generelle drøftelse og skal også meget gerne levere noget materiale til udvalget som grundlag for en sådan almindelig drøftelse. Jeg skal måske også minde om, at regeringen har sat et såkaldt perspektivplanarbejde i gang. Nu drejer det sig om alle områder, og det er en 15 års betragtning, men det område, vi nu beskæftiger os med, er jo ikke noget uvæsentligt område, og derfor er det noget, som jeg også er meget interesseret i, at få til ret hurtig planmæssig behandling.

Ved andre lejligheder, også af og til under drøftelser i udvalget, har jeg været inde på tanken om at finde en måde at fremskynde motorvejsarbejdet på inden for de økonomisk overkommelige grænser, som vi jo hele tiden må tage hensyn til. Jeg vil også gerne sige til hr. Niels Ravn, uden at gå ind på en diskussion om Store-Bælt, at mellem disse arbejder må jo også forbindelsen over Store-Bælt befinde sig. Den skal jo placeres et eller andet sted, det er vi enige om, men det er en stor klump,