

[Støhr Johansen.]

gang må nu engang give den samfundsmæssigt mest forsvarlige udnyttelse af dette materiel og den arbejdskraft, som er samlet om et vejbyggeri. Dertil kommer, at de lokale myndigheder, der har ansvaret for den overordnede planlægning — det vil først og fremmest sige amterne, men også for mindre områder de enkelte kommuner — hæmmes betydeligt i deres dispositionsplaner, byplaner m. v., når man ved, at der på et eller andet tidspunkt skal føres en facadeløs motorvej gennem området med store krav om afstand til de bebyggede områder, men man ikke ved nøjagtig hvor og hvornår.

Jeg tror ikke, man kan vurdere denne usikkerhed i penge og samfundsmæssigt spild, men der gættes nok ikke forkert, hvis det antages, at det drejer sig om meget betydelige beløb.

Som et eksempel kan man blot henvise til det foreliggende lovforslag, hvorved ministeren bemyndiges til at anlægge en motorvej fra Nybro til Stavtrup eller med andre ord fra Skanderborg til Århus. Denne motorvej skal efter projekteringsloven videreføres øst om Brabrand Sø fra Viby til det kommende center ved Lisbjerg. Hele Århus-egnens planlægning tager hensyn til dette ved en passende byudvikling for Storårhush mod vest, og de ansvarlige myndigheder på stedet er stort set enige om, at denne linjeføring ikke alene er den økonomisk mest forsvarlige fortsættelse af den jyske motorvej på dette sted, men også er den trafikøkonomisk bedste løsning.

Hvad sker der så under behandlingen af lovforslaget? Jo, hr. Arne Larsen fremsætter sin alvorlige tvivl, om det nu også er en rigtig disposition at føre den nord-sydgående fortsættelse fra Stavtrup så nær ind på Århus. Hr. Th. Mikkelsen uddybede dette standpunkt ved at tale om forureningsfarenne såvel med hensyn til støj som af luften og drager dermed et af vor tids største og alvorligste samfundsproblemer ind i debatten.

Trafikudvalgets behandling af denne linjeføring sammenholdt med linjeføringen vest om Brabrand Sø viste med al ønskelig tydelighed, at anlægsudgifterne ville stige med 14 mill. kr. eller ca. 15 pct., og at trafikomkostningerne ville være 13 mill. kr. større i år 2000 end ved den principale løs-

ning med linjeføring efter projekteringsloven, dvs. øst om Brabrand Sø. Såvel Århus byråd som Århus amtsråd fastholder denne linjeføring som den bedste for egnen. Noget ganske andet er, at der naturligvis med tiden skal bygges en afskærende motorvejsstrækning vest om Brabrand Sø, men dette ligger jo noget ud i fremtiden, måske meget ud i fremtiden, og fornødent hensyn er der taget hertil ved det foreliggende lovforslag, der regner med en afgrening ved Dørup.

I den foreliggende betænkning henviser hr. Arne Larsen i en mindretalsudtalelse til denne kendsgerning samt til, at trafikministeren over for udvalget har oplyst, at de ændringer i projektet til motorvejsstrækningen Nybro-Stavtrup, der vil være påkrævet som følge af, at den principale linjeføring ændres til et forløb vest om Brabrand Sø, alene vil være så detailbetonet, at det kan ske uden ændring af det her foreliggende lovforslag.

Men lovforslaget indeholder også en projekteringsbemyndigelse for Skødstrup-motorvejen fra Lisbjerg over mod Djursland, og denne projekteringsbemyndigelse taber jo noget af sit indhold, hvis det er ministerens mening at fravige linjeføringen øst om Brabrand Sø. Og det er det jo ifølge hr. Arne Larsens mindretalsudtalelse, hvori det bl. a. hedder, at ministeren til efteråret har til hensigt at fremsætte

„forslag til lov om ændring af loven om projektering af en nord-sydgående motorvej i Jylland (lov nr. 237 af 14. juni 1965), således at den principale linjeføring på strækningen vest om Århus ændres til et forløb vest om Brabrand Sø.“

Dette betyder altså, at trafikministeren på tværs af de lokale amtslige myndigheder og på tværs af Århus bys ønsker vil foreslå linjeføringen ændret. Det betyder, at disse myndigheders dispositioner i tillid til projekteringen måske er spildte, og at disse myndigheder nu skal holdes hen i uvished i et års tid. Og det betyder vel også, at bemyndigelsen til at projektere Rønde-motorvejen er uden virkelig mening og indhold.

Selv om der er tale om store investeringer, vistnok omkring 6.500 kr. pr. løbende meter, som det blev nævnt under første behandling, og folketinget derfor må gøre sig megen anstrengelse for at undgå fejlinvesteringer, er det vistnok i denne sag gan-