

[Th. Mikkelsen.]

ganske betydelige samfundsøkonomiske udgifter.

Så vidt jeg ved, er det, da det drejer sig om en hovedlandevejsstrækning, staten, der skal betale, og så må det altså også være staten, der skaffer de nødvendige midler til en hurtig udbygning af denne vej. Men dertil kommer også, om man så vil være villig med tillægsbevillinger til udbygning af den nuværende tosporede vej, der går fra Århus op gennem Hasle og ud ad Viborgvejen, for der vil jo blive lige så mange vanskeligheder for den trafik, der går denne vej, også den erhvervskørsel, der finder sted ind til byområdet. Også her må det forudses, at der bliver meget store trafikkoer, luftforurening, støj osv.

Jeg vil i øvrigt gerne gøre opmærksom på, at man i den østlige del af Århus kommune, nemlig i skellet mellem den tidligere Åby kommune og Brabrand kommune, har påbegyndt et ringvejsanlæg, som er en firsporet motorvej. Man vil altså nu projektere en ny firsporet vej, der skal gå 30-40 m. fra denne; det bliver en ganske betydelig støjmur, man dér kommer til at etablere, som vil medføre gener for hele området.

Jeg synes også, det er uhensigtsmæssigt, at såvel amtsråd som forskellige myndigheder har godkendt Gjellerupplanen, der betyder, at man dér har givet tilsagn fra statens side til udførelse af en bebyggelsesplan, der omfatter godt 3.000 boliger. Dette motorvejsanlæg øst om Brabrand Sø skærer derigennem, og det betyder, at staten så skal til at ekspropriere højt vurderet byggemoden jord og lade denne motorvej gå lige op igennem store, moderne karrébebyggelser. Der ligger også en nyopført skole, og det vil sige, at for at afskærme elevundervisningen fra støjen skal man lave jordvolde, som vil skæmmе hele anlægget. Da man gennemførte ringvejsanlægget, måtte man ved Åbyhøjgård i denne boligforening, der har godt 250 lejligheder — lave en kæmpemæssig jordvold, der i dag skæmmе hele boligbyggeriet. Hvis man så lægger en vej, der

kommer til at gå ved siden af i en afstand af 30 m., kan man lægge en ny jordvold på den anden side, og det vil sige, at dette terræn kommer til at tage sig højst mærkværdigt ud.

Mon udenlandske byplanlæggere vil synes, at der her er tale om en fremragende dansk planlægning? Mon de vil synes, at der her er tale om en fornuftig motorvejsafvikling, når Danmark skal ind i et markedsamarbejde sydpå, hvor der i fremtiden ad den motorvej, der skal gå op gennem Jylland, vil komme en ganske betydelig kørsel sydfra, hvis vi går ind i et markedsamarbejde med fællesmarkedslændene, både med varer, der skal til Danmark, men også transitkørsel med varer op til Norge og Sverige. Det er altså en stærkt befærdet vej; er det så hensigtsmæssigt, at man siger, at nu skal den lokale kørsel i dette område, som hr. Stæhr Johansen var inde på det, ledes ind på dette motorvejsanlæg, som altså både skal optage lokalkørslen og den omfattende erhvervskørsel, der må finde sted i et område med en så stærkt ekspanderende udvikling som den nye Århus kommune? Jeg synes, det bryder med alle moderne motorvejsanlægsprincipper, og det tyder ikke på særlig megen omtanke, at når man vil anlægge en motorvej, der skal holde langt ind i næste århundrede, skaber man allerede i starten ganske betydelige gener for den fremtidige trafikafvikling. I forbindelse med den stramning af statsudgifterne, man har foretaget i den senere tid, har man jo også prøvet at dæmpe udgifterne vedrørende offentlige anlæg, men her må man se i øjnene, at hvis man lægger en vej øst om Brabrand Sø, skal man snarest muligt udbygge den vej, der går til Silkeborg, og den vej, der går imod Viborg. De anlægsudgifter kan man ikke komme uden om, for ellers kan man ikke etablere en motorvej øst om søen, som skal have indmunding for både til- og fra-kørsel. Altså hele denne trafikafvikling kan man klare meget bedre ved at lægge motorvejen vest om Brabrand Sø.

Derfor vil jeg bede trafikministeren om både ud fra samfundsøkonomiske betragt-