

[Niels Eriksen.]

under forhandlingerne gav tilsagn om fremover at ville vise imødekommenhed over for vore synspunkter og ønsker, vil jeg gerne anbefale at stemme for lovforslaget.

Juul Madsen: Da det ikke under udvalgsbehandlingen har været muligt at ændre det nugældende finansieringsgrundlag, og da det ændringsforslag, som venstre og det konservative folkeparti stillede med henblik på at overføre et beløb til bygning af boliger fra arbejderens regning til ejerens, blev nedstemt ved anden behandling, kan mit parti ikke stemme for lovforslaget, men vil undlade at stemme.

Erik Østergaard: Selv om lovforslaget går i den retning, vi ønsker med hensyn til lånesatserne, vil de uafhængige undlade at stemme. Grunden er den, at venstres og de konservatives ændringsforslag ved anden behandling ikke blev vedtaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 93 stemmer; 35 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Første næstformand (From): Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring i lov om ommibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 83) findes i tidenden sp. 3401).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 119 stemmer.

Første næstformand (From): Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om projektering m. v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser.

(Lovforslaget (nr. 126) findes i tillæg A. sp. 1837, fremsættelsen i tidenden sp. 3211).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Hørn: Det foreliggende lovforslag indeholder en længe ventet plan for anbringelse af den nord-sydgående trafik i Jylland, som i øjeblikket væsentligst dækkes af hovedvej 10, også kaldet Europavej 3. Denne plan er jo en ikke ukendt sag i det høje ting. Den har gentagne gange været inddraget i forhandlingerne, ja, det kan vel siges, at har man ikke kunnet finde på andet at spørge om, så har man spurgt om noget vedrørende denne vej. Der har stået et vist gny om denne sag på et vist tidspunkt, i hvert fald i Jylland. Det er vel ikke helt ved siden af, når en kendt vejtekniker — dog ikke en mand inden for vejdirektoratet — om det såkaldte Heringmøde sagde, at da deltagerne gik fra mødet, havde de den mening, de altid havde haft. Vi husker jo, fra dengang vi behandlede spørgsmålet om et nyt universitet, at man låser sig nogenlunde fast på, at man skal have det dér, hvor man selv bor, og det er der vel ikke noget at sige til. Hver egn kæmper for sit område, og det er det, der sådan set er generalnævneren i den diskussion, der føres om det foreliggende forslag om projektering af en ny nord-sydgående vej.

Der kan ikke fremføres nye synspunkter i denne forbindelse; de er alle kendt, efter at debatten nu har stået på gennem flere år og navnlig i årene 1961-62. Nu ligger sagen, som det jo må være efter vor gældende vejlovgivning, til afgørelse i det høje ting, og det ligger i tingets hænder at forkaste eller tilslutte sig det lovforslag, der her er fremsat. Der blev i forrige uges spørgetid spurgt, om ikke der var taget en forhåndsbeslutning. Det har ikke noget med virkeligheden at gøre. Ministeren må naturligvis respektere de gældende love. Vi må vurdere, om de tanker, der ligger til grund for denne plan, er rigtige, og jeg kan på forhånd

[Horn.]

sige, at vi tilslutter os, at denne projektering finder sted. Derved giver manselvfølgelig også principiel tilslutning til, at der til sin tid søges bevilling til gennemførelse af denne nye vejbygning i den østlige del af Jylland.

Vi er kommet til denne stillingtagen ud fra forskellige vurderinger, og ud fra en nøgtern vurdering mener vi, at der er ting, som afgjort taler for, at man giver tilslutning til det foreliggende lovforslag: behovet og de økonomiske muligheder, som vort land har. Det er jo ikke noget særegent for os — det er en situation, som alle, i alt fald europæiske, lande er i — at man må tilpasse sine ønsker såvel med hensyn til vejanlæg som til en række andre anlæg efter de økonomiske muligheder, vi har, og den arbejdskraft, der står til disposition. Jeg skal nærmere motivere disse to grundsynspunkter.

For det første må alle erkende, at hovedvej 10 må udbygges, hvad der jo også er givet almindelig tilslutning til i fjor, da bevillinger til omfartsvejen ved Randers og tunnelanlægget under Limfjorden blev vedtaget. Det er vel nok sådan, at hvis vi havde stået over for et jomfrueligt Jylland, ville vi, når vi skulle til at lægge en nord-sydgående forbindelse, finde ud af, at det måske var meget praktisk at lægge den på højderyggen eller deromkring, hvor den gamle hærvej lå; dens placering var jo ikke nogen tilfældighed. Nu er vi imidlertid ikke i den situation. Vi befinder os i et meget aktivt område, når vi drager op igennem det østlige Jylland, hvor den her projekterede vej tænkes lagt. Dermed være ikke sagt, at der ikke er nogen aktivitet i det øvrige Jylland; det er der da heldigvis, endda en meget stor aktivitet. Men vi må jo tage vort bestik efter de praktiske forhold, som de foreligger i dag, ingen vil kunne bestride, at der er et uhyre stærkt behov for en nybygning af en nord-sydgående vej op gennem Jylland. Vi skal dække dette behov, som vi har i forbindelse med vort eget produktionsliv; vi har endelig også en rent moralsk forpligtelse til at sørge for, at E 3 også får en rimelig kontakt, så at vi kan løse opgaven som transitland mellem Norden eller dele af Norden og den vestlige del af Europa.

En god transportøkonomi, effektivitet og sikkerhed i trafikken har overordentlig stor økonomisk vægt, og det er givet, at der, som det er i øjeblikket på hovedvej 10, er et stort spild. Der er ikke tilstrækkelig effektivitet, ikke tilstrækkelig sikkerhed. Vi ved, at aktiviteten her er stærkt stigende, overordentlig stærkt stigende, hvad lokaltrafikken angår, og i nogen grad vel også med hensyn til fjerntrafikken. Men ved al vejtransport — i hvert fald her i landet, og det vil også være tilfældet i en række af de større lande — er det naturligvis sådan, at lokaltrafikken har en voldsom vækst, og da de rent transportøkonomiske forhold her har så stor betydning, har vi i vor afgørelse lagt afgørende vægt på, at der sker en forbedring i det østlige område.

Vi er ikke uforstående over for de tanker, som jeg forstår er fremherskende i Midtjylland — altså i længderetningen eller fortrinsvis i længderetningen — og som vel går ud på, at man forestiller sig at kunne skabe en egnsplanlægning — eller landsdelplanudvikling, må det vel være — ved at lægge en motorvej tæt op ad højderyggen eller så tæt som muligt op ad den. Vi har ofte mødt den tankegang, ja, så sent som i forrige uge i det høje ting, at der bør ske en decentralisering, og i den forbindelse taler man altid om staten — jeg ved for øvrigt ikke, hvorfor man ikke taler om den private sektor, som jo repræsenterer 80 pct. eller mere af produktionen; det er altid den lille del, man taler om.

Det er særdeles forståeligt, at man i de noget tyndere befolkede egne i landet — det være sig i Jylland eller andetsteds — forestiller sig, at hvis man kunne få nogle trafik anlæg, som kunne skabe en befolkningstilvækst, var det ønskeligt. Det er vel det, der får en del af den midtjyske befolkning til at tænke sig, at man kunne lave en slags folkeflytning, idet man ligefrem forestiller sig, at man kunne flytte det halve af København derover eller flytte det halve af Horsens, Århus og Randers midt ind i Jylland. Det må jo være sådanne tanker, der motiverer, at man vil bygge en motorvej midt gennem Jylland, og vi står da heller ikke fremmede over for at kigge på denne tankegang.

Jeg har prøvet på at undersøge, hvordan det egentlig forholder sig, og jeg må kon-

[Horn.]

statere, at det statistiske materiale, som foreligger fra statistisk departement over 20-året 1940-60, viser, at den befolkning, der er beskæftiget ved egentlig industriel produktion, i de tre nordjyske amter er steget med 78 pct., i Viborg, Ringkøbing og Ribe amter med 112 pct., medens der i Århus, Skanderborg og Randers amter kun er tale om en stigning på 52 pct. Det viser altså, at den forestilling, som visse områder i Jylland kan have om, at de er, om ikke underudviklede, så tilbagestående i deres udvikling i forhold til Østjylland, er helt forkert.

Sammenholder vi disse statistiske oplysninger med, hvad der står i den røde betænkning af 1958 om erhvervsudvikling i provinsen, vil man se — det står bl. a. at læse sp. 34 — at i denne undersøgelse, hvor både erhvervsorganisationer, kommunale myndigheder og trafikale myndigheder har været inddraget, er det klart tilkendegivet, at det ikke er mangel på veje eller andre transportmidler, som forhindrer en stærk udvikling i noget område her i landet, heller ikke i Jylland. Der siges i denne betænkning, at udviklingen vel kan forme sig sådan, at det kan være ønskeligt fremover at indstille sig på at foretage en udbygning og regulering af de bestående veje, og her vil det jo først og fremmest sige diagonalvejene.

Disse to synspunkter kan der næppe rokkes ved. Vi må gå ud fra, at det materiale, som her er udarbejdet — af et udvalg, hvori både kommunerne og erhvervene i de pågældende områder har været med — ikke begrunder, at man skal bygge en motorvej op gennem Jylland. Der foregår i disse egne en rig udvikling, og jeg mener, at det, man navnlig har brug for i de områder, er, at diagonalvejene udbygges i takt med behovet. Jeg har også forstået det sådan — det er både vejdirektoratets og den højtærede ministers mening — at det må ske alt efter de pengemidler og den arbejdskraft, der kan stilles til rådighed.

Dette i sammenhæng med, at vi nu må i gang med at bygge en egentlig motorvej op gennem den østlige del af Jylland, gør, at vi faktisk har selve grundlaget for det vejmønster, som må gælde for Jylland — og det vil jo også i nogen grad gælde som landsudviklingsmønster. Jeg mener absolut, man

kan sige, at det, som her foreslås, kommer intet område i Jylland til skade. Jeg ved meget vel, at der er nogle, der har misforstået teorien og mener, at hvis man får sådan en god trafikåre, det være sig skibs-, luft-, jernbane-, vej- eller anden trafikåre, så kan det betyde, at man får en stærk befolkningstilvækst, og så sker der af sig selv en industriel udvikling. Det har bare ikke noget med virkeligheden at gøre. Det er rigtigt, at sådanne anlæg kan forstærke en udvikling; man skal blot gøre sig klart, og det fremgår også af undersøgelser, som er foretaget både i Tyskland og navnlig i Amerika og Canada, at der er andre forudsætninger, som må være til stede — jeg vil hellere sige: der er visse andre forudsætninger, som må være til stede, inden man ser teorien om, at den bedre trafikåre giver tilvækst, virkeliggjort. Det skal man gøre sig helt klart.

Disse forudsætninger er jo ikke til stede i alle områderne, men havde vi fået gennemført i alt fald det ene, måske to af de fremsatte jordlovsforslag, så havde væsentlige forudsætninger været til stede for, at disse områder i Jylland kunne have fået nogle af deres ønsker opfyldt. Men det ville man ikke. Man har altså selv slået bunden væk under teorien vedrørende udviklingen i disse områder ved ikke at ville dens forudsætninger. Det er ganske almindelige transportøkonomiske vurderinger, der ligger til grund for disse betragtninger, og det er anerkendt over hele verden, i alt fald inden for de internationale transportorganisationer, at sådan forholder det sig.

Ud fra en rent saglig vurdering må vi altså efter min mening sige, at det, som her foreslås, kommer ingen til skade i Vestjylland eller Midtjylland — ja, der er jo i og for sig ikke tale om Vestjylland, for den midtjyske motorvej gavner jo ikke Vestjylland noget særligt, og Vestjylland har i sin hovedvej 11 en rigelig eller tilstrækkelig vejkapacitet i dag. Således taler alt for, at vil man en fornuftig økonomi, og vil man tilstræbe at skabe en bedre transportøkonomi, så må man følge den tankegang, som er nedlagt i det foreliggende lovforslag.

Jeg skal sluttelig gøre et par bemærkninger om østvejen. Jeg må naturligvis holde den midtjyske vej og den østlige vej op ved siden af hinanden. Jeg har gjort lidt ud af

[Horn.]

den første her, fordi det jo navnlig er i områderne omkring den midtjyske vej, befolkningen kan tro den føres på afveje, når man vælger den østlige linje.

Jeg har påpeget, at der er flere væsentlige ting, som taler for, at man skynder sig med at få udbygget en østlængdevej som motorvej. Det skal jeg ikke gentage. Jeg ved også, at der er nogen, der forestiller sig, at det ikke er nødvendigt at udbygge denne vej som motorvej, men at den godt kunne nøjes med at være en almindelig hovedvej. Denne betragtning vil ikke kunne holde hverken over for de transportproduktionsmæssige krav eller over for de sikkerhedskrav, vi må stille. Jeg må måske tilføje, at dette hænger også samme med, at vi lever i et velfærdssamfund, sådan at når vi taler om disse ting, nytter det ikke, at man bruger udgangspunktet 1940 eller 1935; så skal man hellere bruge udgangspunktet 1980 for at få de fulde både transportøkonomiske og sikkerhedsmæssige virkninger. Der er ingen tvivl om, at det vil være rigtigt at udbygge denne vej som en effektiv motorvej. Det er der da også i og for sig givet tilslutning til i fjor ved bevillingen til omfartsvejen ved Randers, uden at vi dermed bandt os til absolut at slå fast, at nu skulle den kommende motorvej gennem Jylland ligge her, men man erkendte principielt, at trafikken er så stærk i den østlige del af Jylland, at det er nødvendigt at udbygge vejen her som motorvej.

Her er nemlig en ting, vi ikke må glemme. Nogle af de teoretikere, som arbejder med vejplaner, tænker ud fra de store lande; der er endog en meget højt uddannet mand her i landet, som har rejst hele verden over og set på veje, og som ikke er kommet længere, når han taler om veje, end at han taler, som om Danmark var et land med store afstande mellem de forskellige lokale centre, hvor man skal have trafikken til at glide. Men sådan er det jo ikke. Vi ved, at her i landet ligger de fleste kørselsafstande på fra 100 til 150 km fra udgangspunkt til endepunkt. Man kan sige, at så er der ikke nogen særlig begrundelse for at have motorveje overhovedet. Men vi mener, at belastningen er så stor, og at de sikkerhedsmæssige krav, der stilles, er så store, at vi roligt kan bygge motorveje, ikke mindst af sikkerheds-

mæssige grunde. Hvis man ser det ud fra menneskelige synspunkter, sådan som det tidligere medlem af dette ting hr. Vagn Bro gjorde — og hans synspunkter dækkes vel stort set af hele befolkningen — bør man begrænse ulykkestallene til det mindst mulige. Hovedvægten vil ligge på at transportere gods og personer over forholdsvis korte afstande. Det er her, der bliver tale om den store mængde. Derfor tror vi altså, at det er rigtigt, at man udbygger den østlige længdevej etapevis som motorvej, og jeg er tilbøjelig til at tro, at hvis ikke ganske særlige forhold kommer til at spille ind, er der mere realisme i at tænke på, at 1980 eller 1990 vil hovedvej 11 være den, som skal udbygges som motorvej, således at vi får en motorvej i begge sider af Jylland og så ellers kan klare os med diagonalveje.

Man kan udmærket forestille sig, at for så vidt grænsen mellem Øst- og Vesteuropa ikke vil åbne sig, vil et voldsomt træk fra det vestlige Europa kunne drages mod nord, hvis vi selv vil gøre noget for det. Hvis vi derimod tænker os, at der bliver grænseåbninger, vil Østersøområdet naturligvis drage store dele af den vesteuropæiske befolkning både på den ene og den anden måde, altså både hvad angår gods- og persontransport på tværs af Europa. Men så længe de nuværende forhold eksisterer, må man regne med, at der vil være en procentuelt meget stærk stigning for den vestlige linje; jeg tænker også her på virkningerne af den nye Hanstholm havn og Esbjergs udvikling, som udmærket kan tænkes at foregå hurtigere, end den gør i øjeblikket.

Rent realistisk bedømt tror jeg, jyderne ville være vel tjent med at erkende, at de synspunkter, som jeg her har givet udtryk for på min gruppes vegne, betyder en virkelig udnyttelse af de økonomiske muligheder. Ved at få østvejen og en udbygning af diagonalvejene får det midterste Jylland både i længden og i bredden mulighed for den største erhvervsudvikling; og det er vel også sådan, at både Herning-, Silkeborg- og Holstebroområdet er inde i en så stærk udvikling, at de må være stærkest interesserede netop i diagonalvejene, og Thistedområdet vil uden tvivl i løbet af de 10-15 år, hvori Hanstholm havn bliver færdigbygget, kunne forventes at blive et

[Hørn.]

fjerde center, der må drages ind. Også for dette område vil diagonalvejen ned til Lille-Bæltbroen være af langt større vægt end en motorvej trukket op gennem højde-ryggen.

Jeg vil gærnesigetak til de lokale vejmyndigheder, som er gået ind for de planer, der her foreligger. Jeg tror, det bliver en smuk vej, og jeg tror også, vi kan sige til turistorganisationerne, at der, når denne vej bliver lavet, er håb om ny valuta i kassen. Det bliver sikkert en af de smukkeste motorveje i verden, derom tvivler jeg ikke, det må det blive i dette smukke område — dette til en smule trøst for de naturfredningsfolk, som måske kunne mene, at det et og andet sted vil komme til at gå hårdt ud over naturen.

Jeg skal anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Holmberg: Når nu folketinget i dag den 12. marts 1965 skal til at drøfte historiens største vejprojekt, altså motorvejen gennem Jylland, hilser vi sikkert alle sammen med tilfredshed, at vi nu får lejlighed til at drøfte dette store projekt. Vi ved alle, at det økonomisk er af meget stor rækkevidde, og vi ved endvidere, hvor meget det vil betyde for fremtiden; derom er vi sikkert også alle enige.

Men desværre er vi jo ikke enige om ministerens forslag til linjeføring. Jeg siger med vilje „ministerens forslag“, for mig bekendt kan det ikke være en enig regering, der står bag, med det kendskab, jeg har til nogle af ministrene; men det vil jo give sig til kende senere, når vi måske skal have afstemning herom. Jeg håber imidlertid, at vi kan blive enige, inden vi er færdige med udvalgsbehandlingen, for forslaget er af så stor rækkevidde, og det drejer sig om et så stort projekt, at det ville være meget kedeligt, hvis det skulle blive vedtaget med kun et lille flertal. Skal vi nå til samarbejde og til forståelse, kræver det i hvert fald med det store arbejde, der står for, lidt mere samarbejdsvilje af den højtærede minister, end vi indtil nu har bemærket.

Ministeren fortalte mig i sidste uge, at jeg ikke havde hyrdebrev på at forpagte sandheden i denne sag; det har jeg heller

aldrig sagt, men tør jeg spørge, om ministeren har det? Ministeren sagde videre, at han ikke brød sig om gode råd fra min side, og den særlige form for diskussion vil jeg gerne skænke ministeren; hvis han mener, han kan være tjent dermed, kan jeg i hvert fald være ligeglad. Men det, det drejer sig om, og det, jeg har kritiseret, er, at ministeriets højeste embedsmænd rejser rundt og får by- og amtsråd i Østjylland til at godkende projektet, altså den østjyske motorvej, og der er for mig ikke noget som helst argument for det rigtige i denne linjeføring. Det har jeg sagt, og det står jeg gerne ved.

Mon jeg gætter helt forkert, når jeg siger, at hvis nu ministeren havde ment, at linjeføringen skulle have været noget mere vestlig, ville by- og amtsråd på disse egne have sluttet op om denne linjeføring, og mon ikke også direktoratets embedsmænd udmærket godt kunne have argumenteret for det rigtige heri?

Jeg tror, ministeren uden videre skulle erkende, at den form for argumentation — og det må også gælde den, jeg kommer med her kontra øst- og midtføring — er rigtig. Jeg ønsker, har altid ønsket og ønsker stadig en mere vestlig linjeføring, og jeg skal nok i dag argumentere herfor.

Jeg kan forsikre den højtærede minister om, at jeg ikke står ene, heller ikke her i tinget. Ministeren har naturligvis ret til at mene, at den østlige linjeføring er rigtig, det er klart, og ministeren kan også sige, at han ikke bryder sig særlig om gode råd fra min side, men som sagt kan jeg i hvert fald nævne over for ministeren, at jeg ikke står ene, men taler for flertallet af mit parti, som ser på det på samme måde. Det gælder i øvrigt for over en million mennesker i Jylland, der altså er uenige med ministeren. Ministeren kunne passende gøre sig den ulejlighed at læse bilag 4 til lovforslaget. Hvem er det egentlig her, der går imod ministerens lovforslag? Det er amtsrådene i Tønder, Ringkøbing, Ribe, Thisted og Viborg. Det er byrådene i Herning, Holstebro, Højer, Lemvig, Løgstør, Løgumkloster, Nibe, Nykøbing Mors, Ribe, Ringkøbing, Silkeborg, Skive, Skjern, Struer, Thisted, Varde, Viborg, Tønder og Esbjerg, for ikke at nævne sognerådsforeningerne i samme områder.

[Holmberg.]

Ministeren nævner i sin fremsættelsestale, at desværre er der ikke enighed om den rette løsning. Nej, det kan da godt være, men hvad er den rette løsning, højtærede minister? Jeg vil stadig hævde, at det ville have været mere rigtigt, hvis vi havde haft en mere principiel debat, inden vi fik debatten nu. Den kunne vi udmærket have haft på samme måde, som da vi drøftede Øresundskommissionens betænkning. Men det er altså for sent nu. Nu har vi altså debatten her.

Ministerens lovforslag er kun på 6 paragraffer, men disse paragraffer giver så til gengæld en meget stor bemyndigelse til ministeren, en bemyndigelse med en beløbsramme på milliarder og med hensyn til linjeføringen af den kommende motorvej gennem Jylland, en nord-sydgående motorvej fra landegrænsen vest for Padborg til området ved Ålborg. At ministeren så endvidere får bemyndigelse til at foretage projektering af hovedvejsanlæg i tilknytning til motorvejen, er i og for sig naturligt; den samme bemyndigelse skulle han have haft, hvor så linjeføringen skulle være.

Ministeren nævner, at i vejdirektoratets omfattende rapport er der henvist til, at der er taget stilling til alternative linjeføringer, bl. a. den af professor Humlum foreslåede, og at der ikke siden da er fremkommet nye tanker på dette felt. Dette er sikkert rigtigt, for så vidt angår folketetinget, og måske i det hele officielt, men jeg vil dog gøre opmærksom på, at jeg ved et møde med vejdirektoratets høje chef, direktør Bang, i Viborg skitserede en anden linjeføring, hvad jeg også vil gøre i dag. Det vender jeg tilbage til. Vejdirektoratet siger selv i rapporten, at der knytter sig betydelig usikkerhed til de resultater, rapporten fremlægger. Det skal for øvrigt ikke bekjedes nogen, for anderledes kan det sikkert ikke være.

Rapporten tager stilling til problemerne omkring den kommende jyske længdemotorvej, østjysk eller midtjysk, og den siger uden videre, at den midtjyske bliver dyrere. Det gælder måske nok de to forslag imellem, men forslaget fra dengang dækker også et langt større motorvejsnet, og jeg vil gerne tilføje, at jeg egentlig ikke mener, der er trafikalt underlag for en fortsættelse af vejen fra Ålborg nordpå, i alle tilfælde ikke i øje-

blippet. Tager vi denne store strækning, er det i og for sig ganske klart, at den midtjyske bliver billigere. Det behøver vi i og for sig ikke at diskutere her ved første behandling, det kan vi få bekræftet af de undersøgelser, som vi ønsker foretaget, men jeg mener altså, at det er ret indlysende af mange forskellige grunde: jorden er mindre produktiv her end i Østjylland, og terrænet er roligere, og så vidt jeg kan se, bliver der også færre krydsninger. Men som sagt, det kan vi jo få beregnet senere.

Når jeg nu har siddet og læst ministerens argumentation for den foreslåede linjeføring, synes jeg nok, den er meget snæver. Et sådant trafikanalæg rækker nemlig langt videre end det rent trafikale og har i allerhøjeste grad relation til planlægning, egnsudvikling m. v., og hvis planlægning i dag i Østjylland er rigtig i forhold til hovedvej 10 og til aflastning af trafikken på motorvejen, er det muligvis mere rigtigt i øjeblikket, end det vil være, skal vi sige omkring år 2000. Og det er netop her, vi skal begynde at snakke om motorveje i forbindelse med linjeføring og i forbindelse med den udvikling, det kan få fremover. Én ting er, at det tager så lang tid at bygge motorvejen, at vi må regne med bare én motorvej i meget lang tid fremover.

Vi står altså over for en meget stor afgørelse, og egentlig mener jeg, vi mangler et institut for trafikforskning. Jeg savner bedre oplæg end det, vi her er stillet over for; jeg savner egentlig et oplæg, der i højere grad tog stilling til problemerne i landsplanlægningen, befolkningsudviklingen, byudviklingen og industriudviklingen, og som på baggrund heraf opstillede et skøn over den fremtidige trafikudvikling. Vi har en del materiale herom i rapporten, men det er efter min mening ikke nok.

Vejdirektoratet siger i al enkelhed, at vi skal bygge vejen, hvor trafikken er, og så henvises der i rapporten til en hel del tællinger. Disse tællinger er egentlig ret omfattende, men de er allerede for gamle. Måske vi kan få nogle nyere. Tællinger fra 1957 duer ikke mere; siden da er der sket en kolossal udvikling. Jeg gætter f. eks. på — altså uden at kunne bevise det; det kan vi nok få oplyst senere — at f. eks. lastbiltrafikken på hovedvej 13 ned gennem Jylland i forhold til hovedvej 10 er forholdsvis

[Holmberg.]

langt større nu, end den var for bare få år siden.

Følger vi nu ministerens forslag, hvilke følger får det så? Det betyder efter min mening bl. a., at udviklingen fortsætter i de hidtidige baner, og det betyder koncentration i bestemte områder. Vi kender problemet i området omkring København, og det har i alle tilfælde nu relation til linjeføringen i Østjylland. Nu må ministeren ikke tro, at jeg går ud fra og vil argumentere for, at hvis man bygger en motorvej, så kommer med det samme industrien styrrende til disse områder. Det tror jeg selvfølgelig ikke. Det er klart, at der skal mere til. Men det er lige så sikkert, at det vil virke fremmende og være til gavn for landsdelen; det er der vist ingen tvivl om. Det er vist også ganske enkelt derfor, man kæmper for denne linjeføring i Østjylland — og i Vest- og Midtjylland på samme måde for en anden linjeføring.

Hvor meget betyder så dette for egnsudviklingen m. v.? Ja, jeg ved det ikke bestemt, og hvem ved egentlig det i Danmark? Jeg beklager mig egentlig her en del over manglende oplysninger, og jeg tilføjer: måske endda også vildledende oplysninger. Da vi skulle træffe bestemmelse om linjeføringen ved den nye Lille-Bæltsbro, spurgte vi om, hvor meget linjeføringen dér ville betyde for motorvejens linjeføring, og så vidt jeg husker, fik vi det svar, at det ville have meget ringe betydning. Jeg vil da gerne spørge den højtærede minister: hvad bygger vejdirektoratet egentlig her på? Jeg ved da nok, at det kan være meget svært at sige noget bestemt herom, og vi har ingen danske forsøg, der kan lægges til grund, for vi har faktisk ingen motorveje.

Jeg er i hvert fald i besiddelse af en del materiale — både for og imod — som viser noget andet end det, vi indtil nu har fået at vide fra ministeriet for offentlige arbejder. Jeg ved godt, man ikke uden videre kan drage sammenligninger, men det må dog have betydning, at vi får det hele belyst,

og jeg vil i alle tilfælde naturligvis drage omsorg for, at det materiale, som nogle af os har, bliver stillet til rådighed for det udvalg, som bliver nedsat.

Hvis vi nu følger ministerens forslag, så har jeg nogle spørgsmål, som jeg gerne vil stille her ved første behandling til ministeren. Det første spørgsmål lyder: vil følgen ikke blive, hvis vi følger ministerens forslag om linjeføringen, at befolkningsudviklingen og erhvervsudviklingen vil fortsætte som hidtil, og er det ikke det, vi skulle undgå?

Det andet spørgsmål er: ikke nok med at udviklingen vil fortsætte som hidtil, men tror ministeren ikke, at den østlige udvikling vil forstærkes og trække ny industri til, og at i det hele taget flere erhvervs virksomheder vil søge derhen på grund af de gode trafikforbindelser?

Jeg har et tredje spørgsmål. Jeg ved nok, det er svært at svare på, hvordan udviklingen vil blive lang tid fremover, men vi har jo en prognose for stigningen i biltallet. Vi har nu ca. 850.000 biler, og omkring 1975-80 skulle vi have 1,7 mill. biler, og så regner man med — der er selvfølgelig usikkerhedsmomenter her — omkring år 2000 at være oppe i nærheden af 2 mill. biler.

Vi ved endvidere, at vi bliver stillet over for stigende international trafik, og her tænker jeg på langturskørslen. Det har nemlig vist sig, at selv på de lange afstande kan banerne ikke klare sig over for lastbilerne. Tror ministeren så virkelig, at en motorvej snoende sig igennem byerne Vejle, Horsens, Skanderborg, Århus og Randers, at det er en linjeføring med fremtid i for den trafik, som vi ved kommer? Hvis vi gør det, som ministeren ønsker, vil vi så ikke fremover blive udsat for det samme som det, vi er udsat for i København, at der bliver kaos i trafikken, at der bliver for få parkeringspladser, at der bliver for lidt plads, og at der bliver for dyre grunde?

Jeg tror ikke, jeg uden videre kan overbevise ministeren om det rigtige heri, men jeg vil alligevel anbefale ministeren og hans

[Holmberg.]

direktorat ikke at låse sig alt for fast på den foreslåede linjeføring uden at ville forhandle.

Ministeren har jo gentagne gange i den senere tid sagt, at det naturligvis er folketinget, der bestemmer. Jeg vil gerne meddele ministeren, at jeg tegner mit parti, når jeg siger, at vi ikke er tilfredse med beregning af bare én linjeføring. Vi ønsker en anden linje beregnet på samme måde. Vi er altså ikke uenige med vejdirektoratet og ministeren i, at udgangspunktet for vejens placering må være landegrænsen i syd, Lille-Bæltsbroen, Århus og Ålborg skal selvfølgelig være forbundet med motorvejen; i den grundbetragtning er vi enige. Jeg mener egentlig også, at professor Humlums plan på flere områder er for vestlig, og en fortsættelse fra Ålborg og nordpå er der sikkert ingen dækning for. Men jeg synes nok, at vejdirektoratet er havnet i den modsatte grøft ved at lægge motorvejen så langt ude, bogstavelig talt næsten ude i Kattegat. Hvor mange mennesker der i givet fald vil komme til at bo øst for denne linje, ved jeg ikke, men jeg ved, at den vil være næsten betydningsløs for Midt- og Vestjylland.

Derfor ønsker vi en anden linjeføring beregnet; det behøver ikke at tage særlig lang tid, og jeg kan forsikre den højtærede minister, at det er ikke nødvendigt at sende vejdirektoratets folk ud at forhandle med byråd og amtsråd på disse egne, det går nok endda. Man kunne efter vor mening gå noget mere mod vest, og her vil jeg gerne i grove træk nævne en skitse, som vi ønsker nærmere belyst.

Man kunne begynde fra Padborg og gå lidt øst for Vojens, noget øst for Lunderskov over Egtved, over Jelling-Tørring og herfra følge den jyske højderyg et stykke vej, så undgår man de store fald og stigninger i terrænet; et passende sted skulle der være en stikmotorvej til Århus, medens så motorvejsstammen skulle fortsætte næsten i lige linje mod Ålborg, sikkert vest om Silkeborg, over Ans, Bjerringbro, øst for Viborg, over Vammen-Lindum, øst for Ålestrup og derefter til Ålborg. Det er linjen, selvfølgelig i meget store træk, og det kan kun være en skitse, vi kan også kalde det et forhandlingsgrundlag, men det er i alle tilfælde en

linje, som vi ønsker beregnet, og folketinget står så frit.

Det er imidlertid ikke alle, der uden videre opfatter det på den måde, at folketinget i realiteten er helt frit stillet. Jeg vil ikke lægge skjul på, at jeg blev lidt forbavset, da jeg læste, hvad Danmarks Naturfredningsforening har skrevet i sit svar til vejdirektoratet, der havde stillet spørgsmål til foreningen, mest om østvejen. Der står til slut i foreningens skrivelse:

„Foreningen tilføjer sluttelig, at spørgsmålet om en vejføring efter det af professor, dr. phil. Johs. Humlum udarbejdede forslag til en motorvej i Jyllands midte vel har været inddraget i dens overvejelser, men med det udfald, at den ikke har fundet at kunne udtale sig desangående, fordi dette forslag ikke foreligger som en administrativ og politisk realitet.

Bestemmende herfor har det tillige været, at en egentlig afvejelse af de naturfredningsmæssige byrder, som begge forslag frembyder, på nærværende tidspunkt er praktisk udelukket.“

Må jeg spørge den højtærede minister: hvor mon naturfredningsforeningen har disse oplysninger fra, at administrativt skulle midterlinjen ikke kunne administreres, og politisk har den ingen realitet? Hvem har de fået de oplysninger fra? Det kan vel ikke passe, at det er fra ministeren eller fra det høje vejdirektorat? Jeg går altså stadig væk ud fra, at folketinget står frit.

Til slut vil jeg sige, at vi til udvalgsarbejdet vil kræve mere materiale, end vi har i øjeblikket, til belysning af det trafikmæssige og med fremtiden for øje ikke mindst til belysning af, hvor meget en sådan hovedfærdselsåre kan betyde for den kommende udvikling. Jeg har fået en del materiale, bl. a. den såkaldte Buchanan-rapport, hvori denne trafikforsker meget stærkt har fremhævet den store betydning, som motorveje og herunder kryds med motorveje har både for egns-, by- og industriudviklingen. Han fastslår endvidere, at de store vejplaner er yderst betydningsfulde virkemidler i lands- og regionalplanlægningen i England, som jo er et land, vi stort set kan sammenligne os med. Jeg nævner altså dette, fordi vi ønsker mere oplyst herom; det er jo ikke just de ting,

[Holmberg.]

vi har fået oplyst, når vi har spurgt det danske ministerium for offentlige arbejder.

Det, vi står over for, er af meget, meget stor betydning, og det gælder både det trafikale og egnsudviklingen. Lad os derfor alle tænke os om, og lad os tænke frem, så vi får etableret et motorvejssystem, der tager fornødent hensyn både til det trafikale og egnsudviklingen og selvfølgelig også til den decentralisering, som vi alle sammen ønsker.

Til sidst blot dette på mit partis vegne, at det er en selvfølge, at vi går til udvalgsarbejdet med den største saglighed.

Ninn-Hansen: Gennemførelsen af et projekt om en nord-sydgående jysk motorvej er en meget stor finansiel opgave for staten. Dette fremgår af den højtærede ministers bemærkninger i fremsættelsestalen, hvorefter de samlede udgifter til denne vejføring skulle andrage 1.120 mill. kr. og det efter prisniveauet i 1960. Når man tænker på, hvor stort et skred der har været i prisniveauet i de senere år, og gør sig en forestilling om, hvad man eventuelt kan vente, inden et sådant vejarbejde er gennemført, kan enhver se, at det er en meget, meget stor finansiel opgave, der her er tale om.

Men det er ikke den eneste store trafikopgave, vi har foran os. Der er vedtaget flere love vedrørende trafikopgaver, som endnu ikke er blevet ført ud i praksis. Vi har således tilbage spørgsmålet om Store-Bæltsbroen, der mere og mere bliver en hastesag, og det er stadig mit håb, at den højtærede minister med et lovforslag snart vil bringe denne sag nærmere til sin løsning.

Vi har også ventet fra den højtærede minister at få et forslag til løsning af det storkøbenhavnske tunnelbaneprojekt. Vi havde en forhandling om det under finanslovdebatten, og jeg forstod da på den højtærede minister, at et lovforslag ville blive fremsat på et sådant tidspunkt, at vi kunne gennemføre det i denne folketingsssamling. I dag er det sidste frist for fremsættelse af lovforslag, der skal kunne gennemføres i år, og vi har ikke set noget lovforslag endnu. Af mange grunde ville det have været praktisk og rigtigt, om et sådant lovforslag havde foreligget nu, så

vi kunne tage stilling til det, samtidig med at vi nu skal tage stilling til en projekteringsopgave vedrørende den nord-sydgående jyske motorvej. Jeg vil derfor gerne spørge den højtærede minister, om vi kan forvente, at lovforslaget til løsning af de storkøbenhavnske trafikproblemer kommer. Det kan ikke komme, så det kan vedtages i år, hvad jeg beklager, men jeg vil gerne vide, hvor langt ministeren er nået med dette arbejde.

Vi skal altså her tage stilling til et lovforslag, der i sine konsekvenser indeholder meget store spørgsmål såvel om finansiering som om fremskaffelse af arbejdskraft. Vi kan selvfølgelig sige, at det lovforslag, vi nu beskæftiger os med, og som kun vedrører selve projekteringen, ikke med det samme stiller os over for disse problemer. Jeg synes dog, det er rigtigt, at vi i det høje ting gør os klart, hvad det er, vi taler om, også økonomisk, når vi tager stilling til forslag om vejprojektering. Det er ligesom lidt lettere at tale om den udbygning, der skal ske af vort trafiknet, end at se på konsekvenserne deraf, nemlig de store økonomiske byrder, der kan være forbundet dermed.

Jeg synes i hvert fald, det er rigtigt at fastholde sammenknytningen mellem ønsket om en udbygning af færdselsvejene og så det, det vil koste. Når man tænker på de store offentlige udgifter, der kan blive tale om i forbindelse med broopgaverne, er det også af betydning, at man — det har vi nævnt ved tidligere lejligheder — viser interesse for den private finansiering, når dette er muligt.

Det konservative folkeparti vedtog på sit landsrådsmøde i 1963 efter indgående drøftelse af trafikforholdene herhjemme en udtalelse, hvoraf jeg gerne vil citere et ganske kort afsnit. Det lyder således — jeg beder om formandens tilladelse til at citere —:

„Trafikinvesteringerne bør derfor foretages i overensstemmelse med en langsigtet planlægning, der kan medvirke til at fremme en ønsket befolkningsmæssig og erhvervmæssig udvikling. Hovedreglen må dog være, at trafik anlæggene placeres dér, hvor det forventede behov efter de foreliggende beregninger er størst.“
Jeg vil gerne understrege det, vi sagde i denne udtalelse, nemlig at vi ønsker en

[Niin-Hansen.]

planlægning. Det betyder i forbindelse med denne sag, at den højtærede minister efterkommer vort ønske om for det høje ting at fremlægge denne planlægningsopgave vedrørende den jyske motorvej. Vi er tilfredse med, at forslaget kommer frem. Vi er tilfredse med, at folketinget nu får lejlighed til at tage stilling til dette projekt. I det almindelige trafikbillede ville vi, hvis vi ikke fik en snarlig stillingtagen hertil, savne det, og det kunne være en hindring for fastlæggelsen af andre trafikopgaver, der skal gennemføres i den kommende tid.

Spørgsmålet er, om det overhovedet er rigtigt at fremsætte et lovforslag, om man skal løse de trafikmæssige spørgsmål ved at anlægge denne lange jyske motorvej. Det skal jeg forsøge at besvare. Det afhænger bl. a. af, om vi mener, at en sådan motorvej dels vil opfylde det behov, vi har for at klare færdslen, dels tjene som led i den trafikopbygning, der skal ske i Europa, altså om dette lovforslag opfylder noget i det samlede trafikbillede. Det mener jeg ikke der kan være nogen tvivl om. Der er en sammenhæng mellem det projekt, den højtærede minister her har forelagt, og de planer, vi i øvrigt har drøftet med hensyn til gennem moderne trafiklinjer at styrke forbindelseslinjerne til det øvrige Europa og om at etablere de rigtige og moderne forbindelsesveje herhjemme. Det er jo det, vi har drøftet i forbindelse med Store-Bæltspanerne — sammenhængen mellem landsdelene — men disse planer ville jo ikke have nogen virkelig værdi, hvis man ikke i det jyske område havde skabt mulighed for opfyldelse af de krav, den moderne trafik stiller, og jeg tror, disse krav kun kan opfyldes gennem etableringen af en motorvej.

For det andet er spørgsmålet, om der i det jyske område er behov for en motorvej, og det synes jeg er ganske klart. Det viser færdslen på de nuværende hovedveje: at man af færdselssikkerhedsmæssige grunde, af trafikøkonomiske grunde og af hensyn til afviklingen af trafikken i Jylland er nødsaget til at have en motorvej, at altså den endelige løsning af Jyllands trafikproblemer må ske gennem anlægget af en sådan motorvej.

For det tredje kommer vi til, hvordan man kan få opfyldt dette behov bedst, og

hermed er vi inde på det, der har været diskussion om: hvor skal man placere en sådan motorvej? Det er åbenbart nødvendigt at understrege, at det her drejer sig om en forbindelsesvej ned gennem Jylland, der kan være af betydning for hele Jylland. Af nogle af de diskussioner, der er ført, har man undertiden kunnet få den opfattelse, at det her drejede sig om at bygge en mur, der adskilte Øst- og Vestjylland. Det er det modsatte, det er en forbindelsesvej, som hele Jylland har interesse i. Når man vurderer den færdsel, der foregår i Jylland i øjeblikket, og den trafiktæthed, der er på de jyske veje, synes jeg, at meget på forhånd peger mod den linjeføring, der er betegnet som den østjyske linjeføring. Efter alle beregninger må man gå ud fra, at det vil være den billigste måde at gennemføre bygningen af en motorvej på. Hvis man placerer motorvejen vest for den linjeføring, den højtærede minister foreslår, skal der meget lange forbindelsesveje til de østjyske byer og til de store østjyske havne, og det vil give en fordyrelse. Hvis man anlagde en mere vestlig jysk motorvej, ville man med den trafik, der er i dag på hovedvej A 10, ikke kunne komme uden om en udbygning af denne vej, og med de krav, der i moderne tid må stilles — her tænker jeg også på færdselssikkerheden — kan man ikke nøjes med en tresporet vej. Det ville altså blive nødvendigt at foretage betydelige udbygninger her; det ville give en yderligere fordyrelse.

Jeg mener altså, og min gruppe mener, at den østjyske motorvej må betragtes som den mest enkle og den billigste løsning. Jeg vil gerne tilføje, at hvis man placerer motorvejen i Midtjylland, er det et spørgsmål, om dette ikke ville kunne betragtes som direkte vendt imod de østjyske byer, hvor der er konstateret et meget betydeligt færdselsbehov, om man ikke ved et forslag, der tegner en midtjysk motorvejslinje, ville sige til Randers, Århus, Ålborg, Vejle, Kolding, og hvad de øvrige byer hedder, at vi ikke vil tage hensyn til det færdselsbehov, der er konstateret. Jeg synes, at en placering vestpå ville kunne give det indtryk. Jeg synes i hvert fald, det ville være rigtigt at sige, at vi da ikke havde taget hensyn til det behov, der har tegnet sig færdselsmæssigt omkring disse østjyske byer, og til den be-

[Ninn-Hansen.]

folkning, der bor i disse områder, som dog må have krav på, at der tages hensyn til dette behov.

Med henvisning til den udtalelse fra det konservative landsrådsmøde, jeg citerede før, hvor man lægger vægt på behovet, vil jeg understrege, at jeg tror, dette bliver det afgørende, når man skal fastlægge en trafikforbindelse. Selvfølgelig kan trafikårer have betydning egnsudviklingsmæssigt og for udviklingen af industrier, men man skal heller ikke overvurdere denne betydning. Man kan ikke alene ved at lægge en trafiklinje få flyttet erhvervsmæssige områder til det sted, man måtte tilstræbe. I det hele taget tror jeg, at vi på det trafikmæssige område først og fremmest må tage hensyn til det behov, der viser sig, og ikke regne med, at man kan slå nogle streger på et landkort og så gå ud fra, at alt flytter sig efter de streger, der skulle være grundlaget for den kommende trafikudvikling.

Lige så klart som det er, at man har et hensyn at tage til det konstaterede behov, der er i Østjylland for en udbygget og moderne trafikforbindelse, lige så klart er det, at der i andre områder af Jylland er behov, der skal opfyldes. Jeg tror, at alle vi, der går ind for tanken om denne linjeføring, er enige om, at motorvejen i høj grad er af interesse for hele Jylland. Men når vi i fremtiden skal sikre forbindelsesvejene til motorvejen, da er det klart, at det trafikmæssige behov, der er i de større byer uden for det østjyske område, f. eks. i Viborg, Herning o. s. v., og den trafikudvikling, man har tænkt på, da tinget gav tilslutning til anlægget af Hænstholt havn, må opfyldes gennem anlæg af diagonaleveje, hvor man selvfølgelig sikrer, at væksten i de områder, jeg her har nævnt — og der kunne nævnes flere i Vest- og Midtjylland — kan fortsætte på grundlag af gunstige trafikmæssige forbindelser og ordentlige trafikmæssige forbindelser til den motorvej, der skal udbygges.

Endelig vil jeg gerne vedrørende selve linjeføringen som foreslået af den højtærede minister sige, at jeg tror, at behandlingen af dette spørgsmål kan vi sagligt bedst foretage i udvalget. Vi er ikke teknikere i det høje ting, men vi kan anmode de teknikere, den højtærede minister har haft bistand af — det håber jeg den højtærede minister er

indforstået med — om at være os behjælpelige med at besvare de spørgsmål, vi har. Det er da naturligt, at vi nu gennemgår den vejføring, den højtærede minister har foreslået, at vi i den forbindelse i første række tænker på det færdselsmæssige, men selvfølgelig også på det naturfredningsmæssige, på de landskabsmæssige hensyn, der bør tages. Jeg skal ikke forsøge at gøre mig klog på de tekniske overvejelser, eller ikke de naturfredningsmæssige overvejelser, der kan være, men vi kan alle have nogle punkter, der måske står mindre afklaret, og som vi ønsker belyst. Det er det, vi har et udvalg til.

På forhånd synes jeg, at det forslag, vi her ser tegnet op på et kort med forbindelsen fra Ålborg og helt ned gennem Sønderjylland — vi lægger megen vægt på, at man har Sønderjylland med og får klaret de sønderjyske trafikmæssige problemer, der ikke altid har været for godt klaret — ser fornuftigt ud, men der kan selvfølgelig være et og andet, vi ønsker at drøfte.

Jeg skal så blot meddele, at der er nogle i min gruppe, der har en anden opfattelse end jeg med hensyn til linjeføringen. Det ærede medlem hr. Thestrup, der bliver medlem af udvalget, har desværre ikke kunnet være til stede i dag, da han skal være til stede ved tekstilmessen i Herning. Hvis han havde været her, ville han have fremført nogle af sine synspunkter, men det kan nu ske i udvalget. Jeg har blot villet gøre opmærksom på, at der altså er nogle i min gruppe, der ikke står bag de synspunkter, jeg har anført vedrørende linjeføringen, men den konservative folketingsgruppe vil gå positivt ind i overvejelserne om den højtærede ministers forslag, og vi vil gøre det på den måde, at vi i det store og hele vil tilstræbe en vedtagelse af det lovforslag, der her er fremsat. Der kan vel være tale om enkelte ændringer, men vi vil tilstræbe en vedtagelse i dette folketingsår. Der vil jeg på ny henvise til det konservative folkepartis landsråds tilkendegivelse om, at man skal komme tidligt med trafikplanlægning. Det er et ønske, vi har, og det vil vi arbejde for i udvalget.

Kirkegaard: Der vil i folketinget være enighed om, at gode veje faktisk hører med til en del af det danske erhvervslivs pro-

[Kirkegaard.]

duktionsapparat. Gode veje giver muligheder for hurtig og billig transport og er derfor med til at stabilisere det danske erhvervslivs konkurrenceevne. Om det vil der være almindelig enighed, men alle sammen har vi nok forud for denne debat haft en formodning om, at der ikke ville være lige så stor enighed om, hvor vi skal placere den første motorvej op gennem Jylland. At der er uenighed om det, er i og for sig forståeligt, i særlig grad hvis man har oplevet, at bare anlægget af en bivej i en kommune kan dele et sogns beboere i to eller flere stærkt stridende parter. Den slags ting oplever man jo også.

Ministeren har fremsat sit forslag, det, som her er til første behandling, og ministeren er altså af den opfattelse, at vi får mest for pengene ved at følge den linjeføring, som ministeren har angivet i forslaget, men andre opfattelser gør sig gældende. Adskillige byråd og kommunale organisationer i Vest- og Midtjylland har givet udtryk for betænkeligheder — sådan som de er optrykt i bilag 4 — og disse meget betydende råd og organisationer føler sig ikke sikre på, at det på nuværende tidspunkt er forsvarligt at anlægge en motorvej op gennem Jylland. Hvis den bliver anlagt på en noget østlig linje, frygtes der for, at den i for ringe grad vil tilgodese de vest- og midtjyske egne trafikale og udviklingsmæssige interesser. Personlig vil jeg gerne lytte til de byråd og sognerådsforeninger. Jeg tror i og for sig heller ikke, der er mange folketingsmænd, der er så store i slaget, at de er uden tvivl om, hvordan den linjeføring skal være. Vi kan alle sammen komme tvivl.

Det er et kompliceret spørgsmål i den kolossale udvikling, hvori vi står, så kompliceret, at problemet ikke kan løses ved bare at anlægge eller udbygge en enkelt vej. Løsningen må bestå af visse kombinationer. Heldigvis stiger den danske produktion, om ikke stærkt, så dog støt, og dermed stiger også transportbehovet. Nu er det sådan her i landet, at en stor del af transporten og trafikken i Jylland går imod Lille-Bæltsbroen, og den ligger jo østligt i Jylland, så det er klart, at alene af den grund er der en stærkere trafik øst for højderyggen end vest for, og dertil kommer,

hvad vi alle sammen ved, at både befolknings- og industrikoncentrationen er langt stærkest i den østlige del af Jylland.

Sådan omtrent, som jeg her har nævnt det, mener jeg at stillingen er, og derfor er det efter min opfattelse nødvendigt, at der fra de østjyske købstæder og havnebyer er let adgang til i hvert fald en 4-sporet vej. Transportbehovet kræver det, og også af sikkerhedsmæssige grunde kommer vi mange steder i landet til at beskæftige os med 4-sporede veje i fremtiden; det føler jeg mig overbevist om.

På nuværende tidspunkt er jeg ikke klar over, hvordan eller hvor vi får mest for de penge, vi skal give ud. På forhånd kan jeg ikke vide det, men jeg må spørge ministeren, om han har overvejet, om det kan være økonomisk forsvarligt at udbygge hovedvej 10 til 4 spor, eventuelt til 6 spor, om det kan gøres for et rimeligt beløb. For hvis det kan gøres for et rimeligt beløb, vil det give mulighed for til sin tid at rykke motorvejen lidt længere mod vest. Det er et af de spørgsmål, som jeg gerne vil have besvaret under det udvalgsarbejde, som forestår. Endvidere vil jeg gerne have oplyst, om det er væsentlig billigere at bygge en motorvej inden for højderyggen end efter den linjeføring, som ministeren foreslår.

På min gruppes vegne er jeg nødt til at sige til ministeren i dag, at jeg ikke kan tage endeligt standpunkt til hele lovforslaget, uden at jeg har fået besvaret disse spørgsmål og i øvrigt enkelte andre, men vi er positivt indstillet til lovforslaget.

Når de kommunale myndigheder i Vest- og Midtjylland er noget betænkelige ved en østlig linje, en ret østlig motorvej, er det forståeligt, for de myndigheder er netop sat til at værne om by- og egnsinteresser. I øvrigt er det i den fremsendte udtalelse ikke konkret angivet, hvad der menes med udtrykket udviklingsmæssig interesse.

Derimod mener jeg at være vidende om, at en hel del mennesker regner med, at en motorvej på den jyske højderyg rent automatisk vil medføre en industriel udvikling i Vestjylland. Personligt tror jeg ikke på, at den opfattelse er rigtig, og jeg begrundet min opfattelse med, at Vestjylland, når undtages ganske enkelte strækninger, har ganske gode veje, der efter

[Kirkegaard.]

min opfattelse ikke er overbelastet. Hvis man kører f. eks. fra Lemvig eller fra Thy, vi kan sige fra Thisted og Hanstholm over Holstebro og Herning i retning mod Lille-Bæltsbroen, skal vi — det er vi nødt til at erkende — over den jyske højderyg, inden vi kommer ind i den tætte trafik, og deraf drager jeg den slutning, at det ikke er trafikmuligheder eller mangel på trafikmuligheder, der er skyld i den ringe udvikling i Vestjylland.

Den industrielle udvikling i Vestjylland finder jeg af mange grunde ønskelig og også meget påkrævet. Får vi den ikke, kan det gå så galt, at de mest udsatte landsogne i Vestjylland kommer til at mangle skatteydere, og det kan også gå så galt, at nye store centralskoler kommer til at stå delvis tomme. Derfor er der god grund til for de vestjyske myndigheder at være aktive for at skabe udviklingsmuligheder og egnsudvikling, men jeg mener, at vi i så henseende først og fremmest skal tænke på industri og ikke så meget på veje, når vejene altså faktisk ikke er overbelastede.

Sluttelig vil jeg gerne spørge ministeren, om vi her i landet har tilstrækkelig gode og store maskiner til vejanlæg, både til dem, der er i gang, og til de store projekter, som kommer. For har vi ikke det gode materiel, mener jeg, at vi skal have det anskaffet. Ved enhver investeringsopgave gælder den ganske simple regel, at man skal se at få klaret den billigst muligt for at få råd til at gå i gang med den næste, og det tror jeg ikke vi kan, hvis vi ikke har de gode mekaniske hjælpemidler.

Arne Larsen: Jeg kan kun erklære mig tilfreds med, at der nu efter lange og grundige overvejelser fremsættes et forslag til lov om projektering af en nord-sydgående motorvej i Jylland. Man kan ikke påstå andet, end at forarbejdet har været meget grundigt. For det første har der været ført en meget omfattende offentlig diskussion, hvortil også professor Humlum med sine artikler og taler i høj grad har bidraget. Dernæst ligger der til grund for lovforslaget et meget vægtigt stykke arbejde, nemlig vejdirektoratets rapport om anlæg af motorveje i Jylland, udsendt i november

1962. Dernæst har rapporten efter offentliggørelsen jo været genstand for en meget livlig debat såvel i offentligheden som hos alle interesserede offentlige myndigheder i Jylland, sogneråd, by- og amtsråd og fredningsinstanserne.

Sindene har været sat i bevægelse i vide kredse, og denne bevægelse har også bredt sig ind til det høje folketing; man har kunnet spore lidt af den stemning, som gamle politikere har berettet om fra den tid, da det var kampen om jernbanerne, der stod på dagsordenen.

Nu skal vi have den endelige og afgørende principdebat om den jyske motorvej i det høje ting, og jeg håber meget, at det må lykkes at træffe den helt rigtige afgørelse, idet det, vi måtte beslutte, i høj grad bliver bestemmende for udviklingen fremover. At vi skal have en nord-sydgående jysk motorvej — derom tror jeg vi uanset partifarve er ganske enige. Den er tiltrængt og nødvendig af mange grunde. Det skulle ikke være nødvendigt at komme med så særlig lange udredninger for at bevise dette. Der er den stærkt stigende trafik — trafiktællingerne, som vejdirektoratet har foretaget, er jo bevis nok. Den stærke erhvervsudvikling, der har fundet sted i Jylland, taler sit tydelige sprog.

Her er ikke alene tale om en stærkt stigende persontransport, men også om en stærkt stigende varetransport ad landevejene dels byerne imellem, dels mellem de jyske byer og de øvrige landsdele, endvidere om transporter fra Norge og Sverige gennem Jylland til det sydlige udland og omvendt. Dog vil jeg understrege, at hvad de sidste — fjerntransporterne — angår, er de næppe i dag af så stor en størrelsesorden, at de alene betinger en motorvej gennem Jylland. Denne er ikke alene motiveret af fjerntransporten, men i nok så høj grad begrundet i den stigende transport, der er mellem vore erhvervscentre indbyrdes.

Dertil kommer som en meget væsentlig ting, at en af de mest trafikerede strækninger i Jylland, nemlig hovedvej A 10, fra Lille-Bælt til Ålborg, hører til de mest trafikerede vejstrækninger i Danmark, hvor trafikken faktisk for længst har nået bristepunktet. Dertil kommer de meget store trafikproblemer, som opstår på denne vej på de strækninger, hvor den passerer gen-

[Arne Larsen.]

nem de større østjyske byer, såvel Vejle, Århus, Horsens som Randers; for den sidste bys vedkommende måtte vi jo for nylig vedtage en lov om en omkørselsvej, udbygget som motorvej, og det problem står vi nok også over for i en række andre østjyske byer.

Vi kommer til, uanset om vi bygger motorvej nord-syd eller ej, at gøre noget meget alvorligt ved hovedvej A 10; men herom er sikkert alle vejmyndigheder ganske enige. Det er helt sikkert, at hovedvej A 10 holder ikke meget længere med den form og den udbygning, den har i dag; der skal ske et eller andet meget omgående.

Men man kan jo stille det spørgsmål, om det lovforslag, vi i dag behandler, alene i sig selv løser kravet om en hensigtsmæssig og en for fremtiden holdbar løsning af de jyske trafikproblemer. Jeg tror det ikke. Jeg tror, at vi også inden for en overskuelig fremtid får brug for flere andre stærkt udbyggede og højt klassificerede veje i Jylland som i det øvrige land.

Vi er nu i færd med at fastlægge en linjeføring for en enkelt, meget betydelig vejstrækning i Jylland, og jeg tror, jeg tør sige, at en østligt placeret vej vil være det rigtigste. Men jeg er ikke i ét og alt enig med den højtærede minister i hans forslag til linjeføring.

Vi må nu prøve på at vælge så rigtigt som overhovedet muligt. Men ud fra hvilket grundlag skal vi vælge? Det er det, der er det store spørgsmål, som vi nøje bør overveje. Skal vi vælge ud fra den ubestridelige kendsgerning, at trafikken i dag er størst i Østjylland, og at vi, hvis vi lægger en motorvej dér, er sikre på, at den vil få den fornødne trafik? Eller skal vi gå ud fra et andet grundlag som professor Humlum, der påstår, at vejen skal tjene fjerntrafikken fra nord til syd og derfor også af så mange andre grunde bedst kan placeres i Midtjylland? Samtidig forsøger professor Humlum at føre bevis for, at en sådan vej vil virke stærkt erhvervsudviklende i de egne, den kommer til at gennemkrydse, og mener, at det er noget, vi bør fremme mest muligt.

Hvad det sidste angår, er det vist meget svært at bevise, at en motorvej gennem et sådant i forvejen vel udviklet område som Jylland kan få nogen som helst betydning

i så henseende. Jylland er ingen ørken, det er en landsdel i fuld aktivitet, og der er allerede udviklet markante befolkningsmæssige tyngdepunkter. Med sine omkring 2.700 km jernbane, sine 40 havne og 3 luft-havne og, hvad der også har interesse i denne sammenhæng, sine mere end 35.000 km offentlig vej kan man jo ikke just påstå, at Jylland er ufremkommeligt.

Skulle gode, fremkommelige veje og trafiklinjer være det eneste saliggørende for en industriudvikling, må man sige, at så har mulighederne længe været til stede overordentlig mange steder i hele Jylland. Man kan ikke med rette påstå, at vi nogetsteds her i landet har veje af så ringe standard, at dette skulle hindre en industriel ekspansion, hvis der ellers var basis for en sådan.

Hertil kan føjes, at hovedparten af de investeringer, der fornyr og udvider vort produktionsapparat, finder sted i forbindelse med bestående erhvervsvirksomheder. For en stor del finder investeringerne sted som udvidelser af bestående anlæg, i nogle tilfælde som nye afdelinger, der helst lægges i nærheden af moderafdelingen. Selv hvor der er tale om reelt nye virksomheder eller filialer, vil disse netop ofte foretrække en placering, hvor der i forvejen er et industrielt miljø, servicefag og gode trafiklinjer, havne o. s. v.

Det grundlag, som vi derfor bør og skal gå ud fra, når vi tilrettelægger vort kommende motorvejssystem, er ikke alene at tilgodese fjerntrafik eller en eller anden simpel form for ønsketænkning om en kommende mulighed for erhvervsudvikling, som ikke kan bevises, eller at gå ud fra den tanke, at hvor der i dag er trafik, vil der fortsætte med at være det i en uoverskuelig tid fremover — nej, vi må gå ud fra det, jeg vil kalde landsplanmæssige forudsætninger.

I de baner er vi desværre endnu ikke begyndt at tænke i Danmark, beklageligvis nok. Vi må betragte Jylland som en helhed og så prøve på både at tage fantasien til hjælp og gøre os helt klart, hvilken udvikling vi ønsker os, hvilket fremtidsmøster vi finder det mest hensigtsmæssigt at fremme, og hvad vi bevidst skal stræbe henimod. Jeg vil prøve på at tænke i sådanne baner; jeg tror, det er det mest frugtbare.

Allerede i dag har vi i Jylland nogle

[Arne Larsen.]

større bykoncentrationer og erhvervsområder i udvikling. Det er først og fremmest Århusområdet, det er Ålborgområdet, og det er trekantbyområdet Vejle-Fredericia-Kolding, hvor jo alt tyder på en stærkt stigende udvikling. Og så har vi nogle områder, der er ved at udvikle sig ganske kraftigt, i første række Esbjergområdet med Danmarks største fiskerihavn, fjernforbindelse til England og vel en kommende lufthavn. Et andet kraftcentrum under udvikling er Herningområdet, centret for Danmarks tekstilindustri. Nordals-Sønderborgområdet er også i udvikling, og i Vendsyssel kan man pege på muligheder for en kommende udvikling omkring Hirtshals-Hanstholmhavnene. Det er faktisk den udvikling, der er i gang allerede, og det kan vist ikke nytte noget at lukke øjenene for det.

Skal og bør vi ikke i vor planlægning tage hensyn hertil, og skal vi ikke hurtigst prøve at finde ud af, om dette mønster er tilfredsstillende, og finde ud af, om vi fysisk og bevidst vil påvirke en udvikling i disse områder, lette klimaet for en udvikling her, skabe gode trafiklinjer til og fra disse kraftcentre, mellem disse kraftcentre indbyrdes og trafiklinjer med henblik på deres forbindelse til landets øvrige dele og til udlandet? Men mange andre ting er fornødent: byudvikling, boliger, læreanstalter, administration o. s. v.; alt dette må ind i et ganske bestemt mønster, som jeg vil kalde landsplanlægning.

Uheldigvis har vi ingen landsplan, og ingen har øjensynlig lyst til at beskæftige sig med det; der snakkes meget, men handles alt for lidt. Det boligministerielle udvalg angående planlægningslovene har, så vidt jeg kan skønne, ikke nået nogle særlig store positive resultater efter snart 1½ års arbejde, bl. a. også fordi der er så mange modstridende, småtskårne interesser, der skal varetages. Folketinget bør snarest tilkendegive, og regeringen bør påtage sig ansvaret og give os et lovforslag om landsplanlægning og sætte eksperter i gang med

at klarlægge disse problemer. Måske er det helt nødvendigt, at økonomiministeriet bliver draget ind i dette arbejde, idet der jo vil blive tale om på lang sigt at koordinere og samordne alle vore økonomiske ressourcer og samfundsmæssige investeringer mest hensigtsmæssigt.

Derfor vil jeg endnu en gang understrege, at vi skal have en vejplan for hele landet, ikke løserevet fra det øvrige pulserende liv, men indpasset i et bevidst mønster, som vi ønsker at fremme. Derfor er det først fornødne en landsplanlægning, derefter en hele landet omfattende vejplan, der er et led i landsplanen, og ikke omvendt, som det er nu: først en trafik- og vejplan, og derefter kan udviklingen gå efter denne vejplans udstukne linjer. Derfor er bl. a. professor Humlums plan, trods det at den er simpel og letfattelig, hvilket nok også er en af grundene til, at den er så populær, alligevel som vejplan for Jylland lidt for simpel.

Hvis landsplanlægningen og udviklingen i Jylland kommer til at gå så nogenlunde efter det mønster, jeg her har forsøgt at forudsige og skildre, så betinger det nemlig en hel række andre og mere nødvendige hovedveje og motorveje end dem, vi foreløbig har fået tilkendegivet som forslag fra såvel professor Humlum som vejdirektoratet. Så får vi vel også brug for nogle ganske betydende diagonalveje på kryds i Jylland, Esbjerg—Ålborg og Lille-Bælt—Herning—Struer—Vendsyssel, og det er jo noget helt andet end en midtjysk motorvej.

Linjeføringen i det foreliggende lovforslag er på sine strækninger acceptabel; jeg har ikke store indvendinger at gøre mod linjeføringen fra grænsen op mod Lille-Bælt, som vel stort må siges at være i orden efter de ændringer, som lovforslaget indeholder i forhold til vejdirektoratets oprindelige forslag. Men fra Lille-Bælt nordpå er jeg i nogen grad i tvivl, især hvad angår Vejleområdet, hvor man forudsætter, at vejen skal føres over Vejle Fjord via en højbro. Jeg tror, at der må sættes et spørgsmåls-

[Arne Larsen.]

tegn ved det. Jeg tror, det vil være mere formålstjenligt at føre vejen vest om Vejle, selv om den måske så skal vest omkring Jelling; men jeg tror, det ville være forkert at afskære Vejle fra meget af dens østlige opland ved at lægge vejen over Vejle Fjord til Vejle by. I det hele taget tror jeg, at vejen på visse strækninger må lægges noget vestligere end foreslået i det fremsatte lovforslag.

Men summa summarum: vi i socialistisk folkeparti er sympatisk indstillet over for tanken om en nord-sydgående jysk motorvej og hælder nærmest til den antagelse, at vejen bør placeres i den østlige del af Jylland. Vi er som sagt ikke helt tilfredse med den foreslåede linjeføring, men regner bestemt med, at det er noget, vi har mulighed for at forhandle os til rette om i det kommende udvalg. Den højtærede minister har jo erklæret, at lovforslaget er til at ændre, og at afgørelsen selvfølgelig helt og holdent ligger i folkettinget.

Med disse bemærkninger skal jeg tilsige positiv og saglig behandling af det fremsatte lovforslag.

Iver Poulsen: I sin fremsættelsestale siger ministeren, at der er meget stærke grunde, som taler for, at vi nu skal tage principiel stilling til den jyske længdemotorvej, og heri er de uafhængige ikke uenig med ministeren. Det er nødvendigt, at man begynder at behandle denne sag, begynder at drøfte og tage stilling til de forskellige alternativer, som linjeføringsproblemet indeholder, og begynder at fastlægge den linjeføring, der til sin tid, når vi får råd til projektets gennemførelse, skal være bragt så vidt ud i livet, at trafikens udvikling og vækst ikke kommer bag på dem, der leder denne udviklingssektor.

Det er også de uafhængiges opfattelse, at der som en begyndelse skal tages stilling til en række problemer, for at man på den rigtige måde kan indlede denne meget store samlede investering, der vil have en afgørende betydning for den strukturproces, som vort land vil blive underkastet ikke alene i dette århundrede, men også i de næste århundreder.

Det er derfor med beklagelse, at vi stillet over for det foreliggende lovforslag må kon-

statere, at her synes folkettinget ikke at have store muligheder for at komme til at lede nogen udvikling, for den højtærede minister for offentlige arbejder har jo allerede disponeret. Det foreliggende lovforslag giver ikke folkettinget mulighed for at træffe et valg mellem to eller flere forskellige mulige løsninger, men kun valget imellem at sige ja eller nej til det, ministeren har fundet rigtigt. Ikke mindst over for problemer af en sådan størrelse og et sådant omfang, som der her er tale om, må det klart siges, at det kan ikke være meningen med et folkestyre, og hvis den højtærede minister havde blot en lille smule føling med stemningen ikke blot i Jylland men også i andre dele af landet, ville ministeren også vide, at den fremgangsmåde, han har valgt, løber en stor risiko for ude i befolkningen at blive karakteriseret som „de sædvanlige diktater fra centralen øst for Valby Bakke“.

De uafhængige føler sig absolut ikke overbevist om, at den ministerielle løsning er den rigtigste, den billigste eller den mest hensigtsmæssige, tværtimod. Ud fra enhver saglig betragtning forekommer en vestligere linjeføring os langt mere rigtig, og her kommer professor Humlums plan om en midtjysk linjeføring ind i billedet med betydelig styrke, fordi professorens argumenter for denne midtjyske linjeføring forekommer os sagligt stærke, uden at jeg dermed tør sige, at professor Humlums plan i enhver detalje er den helt rigtige løsning, som bør gennemføres ganske uændret.

En af ministerens begrundelser går ud på, at motorvejen skal lægges, hvor trafikken er stærkest, og det kan lyde meget fornuftigt, men i dette tilfælde finder vi betragtningen forkert. Meningen med en motorvej er jo ikke blot at afhjælpe et øjeblikkeligt lokalt trafikpres på en enkelt vejstrækning. Meningen må være at have et langt større og videre fremtidsperspektiv med hensyn til den kommende udvikling, både den befolkningsmæssige og den erhvervs-mæssige.

Her må vi i hvert tilfælde tillægge professor Humlums udtalelse stor betydning, når han siger, at udenlandske erfaringer viser, at nye motorvejes placering har stor indvirkning på udviklingen af nye erhvervs-mæssige koncentrationer. Denne indvirkning på udviklingen af nye erhvervs-mæssige

[Iver Poulsen.]

koncentrationer må indtage en meget fremtrædende plads, når linjeføringen af den jyske længdemotorvej skal bedømmes. Denne mulighed for indvirkningen på den erhvervsmæssige udvikling bør vi naturligvis tage i vor hånd og udnytte. Det kan ikke være hensigtsmæssigt og i samfundets interesse, at Jylland får den samme slagside, som hele landet har fået ved, at vor hovedstad har vokset sig alt for stor til dagligt og dyrt besvær for hele samfundet. Den foreslåede østlige linjeføring vil virke fremmende på en sådan uheldig udvikling inden for det jyske område derved, at den vil trække nye industri- og erhvervsvirksomheder over til de store østjyske byområder; den vil fremme en ophobning af erhvervsvirksomheder og mennesker i Østjylland og en tilsvarende affolkning af Midt- og Vestjylland, og en sådan udvikling kan ikke være i samfundets interesse. Tværtimod må hele befolkningen være interesseret i, at decentraliseringen bliver støttet, hvor den kan støttes, og det kan den bl. a. ved den rigtige linjeføring af den jyske motorvej. Og det må være i hele samfundets interesse, at vi opnår den bedst mulige befolkningsmæssige balance. Det får vi ikke ved at støtte en folkevandring fra de tyndere befolkede midt- og vestjyske egne over til de tættere befolkede østjyske.

Blandt andet af disse grunde kan vi ikke give ministeren medhold i, at den jyske længdemotorvej skal ligge, hvor trafikken i øjeblikket er stærkest, for så bliver det trafikken og udviklingen, der leder os, og ikke, som det gerne skulle være, det omvendte, at det er os, der leder trafikken og udviklingen.

Til dette vigtige argument imod den foreslåede linjeføring, hensynet til den kommende erhvervsmæssige og befolkningsmæssige udvikling, kommer en række andre forhold, der taler imod forslaget til fordel for en vestligere linjeføring.

Det kan således ikke være hensigtsmæssigt at lede langvejstrafikken igennem de tættest befolkede egne i Østjylland, hvor endvidere det kuperede terræn besværliggør vejbygningen og fordyrer vejprojektet, navnlig da ikke når det tyndere befolkede Midtjylland terrænmæssigt er langt mere egnet til en jævn motorvej, der billiggør

trafikken og på grund af arealernes egnethed og billigere pris også må billiggøre vejbygningen.

Det kan heller ikke være rigtigt at cementere store arealer af Jyllands mest frugtbare landbrugsjord til motorveje, industri- og beboelsesanlæg, når der i Midtjylland ligger betydeligt dårligere jord, der endda som nævnt under ethvert samfundsmæssigt hensyn er bedre egnet, og som også — og det er slet ikke uvigtigt — giver de bedste muligheder for udvidelser, hvis udviklingen engang skulle kræve det.

Endelig må spørgsmålet om naturfredning også tages med i betragtning. Men for at kunne bedømme den side af sagen er det nødvendigt at få et lige så detaljeret kortmateriale vedrørende den midtjyske linjeføring som det, der ledsager forslaget om den østjyske linjeføring. Noget, der straks springer i øjnene som meget uheldigt set fra et naturfredningssynspunkt, er højbroen over Vejle Fjord. Den kan ikke undgå at skæmme et af landets smukkeste fjordlandskaber, og samtidig virker den trafikalt uheldig og unødvendigt fordyrende for projektet.

Der kunne være en række andre mere detaljerede indvendinger at gøre imod det foreliggende forslag, men jeg finder, at det, jeg her har sagt, er tilstrækkelig saglig begrundelse for, at de uafhængige ikke kan medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Axel Sørensen: Som et af de folketingsmedlemmer, der bor tæt op ad en østjysk købstad, vil jeg gerne gøre nogle enkelte personlige bemærkninger i anledning af det foreliggende lovforslag angående en motorvej op gennem Jylland.

Med den stærke forøgelse af motorkøretøjer dels til personbefordring, dels til vare- og lasttransport er der tale om en stærkere og stærkere trafik på det bestående vej- og gadenet.

Når Danmarks bilpark i løbet af en periode på 15 år fra 1950 til 1965 er forøget 5 gange, hvorved biltætheden er blevet 1 bil for hver 5. indbygger i landet, er kravet om nye vej- og parkeringsanlæg så fremherskende, at de bevilgende og planlæggende myndigheder ikke kan følge med. Ejere af motorkøretøjer mener, de har et naturligt krav på bedre veje og flere parkeringsanlæg,

[Axel Sørensen.]

og de hævder, at de gennem de afgifter, de betaler af benzin og omsætning, i høj grad har bidraget hertil.

Anlægget af motorvejene er en nødvendighed for at fremme en hurtig afvikling af den tættere biltrafik, men det er klart, at linjeføringen kan bidrage til en taktisk og sagligt forskellig stillingtagen hertil, hvad vi jo allerede har hørt under denne debat. Når man tager i betragtning, at linjeføring og anlæg af en motorvej betyder en favorisering af de nærmest liggende områder i modsætning til fjernere beliggende, vil man forstå, hvilke følelser der derved kan fremkaldes. Man kan her nævne, som det allerede er sket, egnsudviklingen som aflædningsfaktor, hvor der er store bysamfund, som mangler plads til investeringer, men også mangler arbejdskraft for at kunne øge produktionen på den mest rentable måde. På mange bestående og kommende virksomheder nærer man stærk interesse for placeringen af virksomheder og interesse for motorvejenes linjeføring.

En anden ting, man bør tage i betragtning, inden man giver tilslutning til, hvor en motorvej fra nord til syd i Jylland skal ligge, er efter min mening, at man ikke må anlægge en motorvej så tæt op ad de østjyske købstæder, at man skader disse købstæders udvikling inden for en kortere årrække. Man skal jo også tænke over, at sådanne motorveje i flere århundreder skal være placeret, hvor de nu bliver anlagt, og vi må erkende, at byerne er i en stærk vækst, som vil vedvare mange år fremover.

Linjeføringen er sikkert underbygget gennem de trafiktællinger, der har fundet sted, men dog ikke sådan, at der ikke kan ændres ved den. Den linjeføring, der er foreslået i det foreliggende lovforslag om en syd-nordgående motorvej i Østjylland, ligger efter min personlige opfattelse så tæt ind på flere af de østjyske købstæder, at man må se i øjnene, at motorvejen i løbet af 2-3 menneskealdre kan komme til at ligge inden for købstadområdet som følge af øget byggeri.

Jeg anser derfor en linjeføring af den jyske motorvej, der kommer under 10 kms afstand fra en købstad, for at være uheldig, skadelig og for dyr, netop fordi jo tættere linjeføringen lægges ind mod købstæderne,

desto stærkere skader man byens udvikling på grund af den efterspørgsel, der bliver efter jord, og den tilknytning, som en købstad naturligt må have med det område, der kaldes det almindelige landområde; derved vil der skabes en dyrtid, som man kan undgå ved at placere motorvejen i en tilbørlig afstand fra købstaden. Selv om vi skal tage et vist hensyn til de tættest befolkede egne, vil jeg anse det for både sagligt og principielt rigtigt at ændre anlægget af motorvejen, så den passerer vest for vore østjyske købstæder i en afstand af 12 til 18 km med en god hovedvej fra købstæderne ud til motorvejen. Derved ville man i færdslen på motorvejene inddrage langt flere motorkøretøjer, man ville få interesse for skabelsen af flere industrielle opbygningsområder, der ville gavne hele vort samfund, og man vil ikke skade eller genere de bestående østjyske bysamfund.

Derfor bør man under de forhandlinger, som nu skal føres, overveje, om ikke det vil være klogt og billigere end det forslag til projekt, man her behandler, at flytte motorvejens linjeføring 12 til 18 km vest for de østjyske købstæder for at vise hensyn til disse byer og den frugtbare, gode og dyre jord omkring dem.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Ud fra den forventning, jeg havde om, hvordan diskussionen om dette lovforslag ville forløbe, kan jeg kun sige, at jeg er meget tilfreds med det forløb, diskussionen har fået, for man kunne godt vente efter al den omtale, der har været gennem årene i bladene og diskussioner ude i landet, at der var mere modstand mod det foreliggende lovforslag, end det rent faktisk har været tilfældet. Jeg har med glæde kunnet konstatere, at den socialdemokratiske folketingsgruppe enstemmigt går ind for forslaget, og at den konservative folketingsgruppe, måske med undtagelse af et par medlemmer, går ind for forslaget, og det vil sige, at der er parlamentarisk sikkerhed for dette lovforslags gennemførelse.

Jeg vil derefter gøre nogle bemærkninger til de punkter, der har været fremme under diskussionen.

Det ærede medlem hr. Holmberg finder jo ofte, at jeg er — hvad skal jeg sige — lidt hård i diskussionen med ham. Jeg

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tror, det beror på det ærede medlems eget udspil. Det ærede medlem er måske af naturen mistroisk, det ved jeg ikke, men jeg har i hvert fald på fornemmelsen, at når det drejer sig om de forslag, jeg kommer med, er han ofte mistroisk. Ellers kunne det ærede medlem vel ikke bruge et udtryk som: jeg siger udtrykkeligt ministerens forslag, for jeg går ud fra, at regeringen ikke står bag det. Jeg kan trøste det ærede medlem med, at regeringen samlet står bag ved dette forslag. Det er altså ikke sådan, at det bare er mit forslag, det er regeringens, og det er ikke alene regeringens, men det er socialdemokratiets forslag. Det ærede medlem behøver altså ikke at nære nogen mistanke dér — eller håb, hvad det måske snarere var.

Det ærede medlem kunne måske give mig den oplysning, om hans gruppe står helt og fuldt bag ved de udtalelser, han har fremsat her. I så fald ville jeg blive meget overrasket, idet jeg under valgkampen har hørt ærede medlemmer af den gruppe, som det ærede medlem repræsenterer, give udtryk for at være enige med mig.

Det ærede medlem var igen i dag ligesom forleden dag, da det ærede medlem havde stillet spørgsmål vedrørende den jyske motorvej, noget forarget over, at vejdirektoratet havde forhandlet med de kommuner og de amtsråd, hvis områder berøres af den linje, som jeg har foreslået skal følges. Jeg vil sige til det ærede medlem, at det er i overensstemmelse med en lov, som det ærede medlem selv har været med til at gennemføre. I denne lov siges der udtrykkeligt, at forinden man kommer med forslag til folketinget om fastlæggelse af linjeføringen, skal der forhandles med de kommunale myndigheder. Det er det, der er blevet gjort, sådan som loven kræver, og intet andet. Det er klart, at den tilslutning, man giver fra de kommunale myndigheder til linjeføringen, ikke betyder andet, end at de udtaler, at hvis folketinget gennemfører denne linjeføring, er de også tilfreds.

Så var det ærede medlem inde på en lang række spørgsmål, som jeg ikke skal optage tiden med, da jeg forudsætter, at der bliver nedsat et udvalg om denne sag, og dér vil der jo blive lejlighed til at stille alle de

spørgsmål, som det ærede medlem måtte mene er fornødne. Men det ærede medlem var også inde på betragtninger over, hvorvidt det var rigtigt, at den linjeføring, som forslaget indeholder, var billigere end den linjeføring, som professor Humlum er gået ind for. Det er klart, at den østlige linjeføring er langt billigere end den, som professor Humlum går ind for, og jeg kan sige, hvorfor den er det. Det er den, fordi der, hvis vi gennemfører professor Humlums plan, for det første skal bygges lange motorveje ud til de store byer på østkysten, og dernæst skal hovedvej 10 udbygges som 4-sporet vej, hvilket efter priserne i dag vil koste 700-800 mill. kr. Ved den østlige linjeføring undgår man simpelt hen at udbygge hovedvej 10 til 4-sporet. Der kan ikke være nogen diskussion eller tvivl om, at den løsning, der er foreslået fra ministeriets side, er langt den billigste.

Det ærede medlem hr. Holmberg stiller tingene op, som om det var en fiks idé, vejdirektoratet havde fået, at det skal være den østlige linjeføring. Tror det ærede medlem ikke, at vejdirektoratet, når alt kommer til alt, er den mest neutrale part i hele dette spørgsmål? De folk, der arbejder i vejdirektoratet, har haft den ene hovedopgave, som de nu har arbejdet med i en halv snes år, at finde frem til den rigtige løsning. Det hele ville jo se ret fortvivlet ud, hvis de embedsmænd, der arbejder i vejdirektoratet, skulle have personlig interesse i den ene eller den anden linjeføring. Det er klart, at det er et sagligt arbejde, et dybtgående sagligt arbejde, der ligger bag den plan, som vejdirektoratet har indstillet, og som jeg har foreslået. Det er, som om det ærede medlem og måske også andre har en vis tilbøjelighed til at mene, når der dukker en mand op, der har professornavn, at han så pludselig skal være den klogeste, selv om han ikke har beskæftiget sig med disse problemer på samme saglige måde som vejdirektoratet. Hvordan i al verden skulle en professor, som er professor i erhvervsgeografi og vel nok en udmærket mand på det område, kunne stilles ved siden af de mennesker, der har gjort et arbejde gennem mange år for at finde frem til den rigtige saglige løsning? Det er en mistillid til vore embedsmænd, som ikke hører

[Ministeren for offentlige arbejder.]

nogen steder hjemme. Den samme mistillid viste det ærede medlem jo også i anden anledning forleden dag, da vi diskuterede statsbaneloven.

Endelig vil jeg sige til det ærede medlem hr. Holmberg: tror det ærede medlem, det er helt tilfældigt, at det vejnævn, som er nedsat i henhold til loven, og som skal være rådgivende for ministeren, så godt som enstemmigt er gået ind for denne linjeføring? Vejnævnet består, så vidt jeg husker, af 21 eller 19 repræsentanter for forskellige ministerier. Ministeriet for offentlige arbejder, boligministeriet og andre ministerier er repræsenteret, og alle de kommunale myndigheder er repræsenteret. Når dette nævn imod en enkelt går ind for denne linjeføring, tror det ærede medlem så, det er en tilfældighed? Tror det ærede medlem ikke, at vejnævnet bygger på rent saglige overvejelser, før det kommer med en anbefaling over for det høje ting?

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen vil jeg gerne takke. Jeg synes, det ærede medlem i enhver henseende kom med en saglig fremstilling vedrørende hele spørgsmålet om den jyske motorvejs linjeføring, og jeg vil i og for sig bare understrege det, som det ærede medlem var inde på, at én ting er at vedtage et forslag om projektering, og noget andet er, hvornår man kan få udført opgaven. Jeg er enig med det ærede medlem i, at projektet må passes ind i den samlede trafikinvestering. Det kan godt knibe med at få udført det i den takt, som vi alle kunne ønske det, men man må jo afstemme opgaverne efter hinanden, hvad enten det drejer sig om jysk motorvej, Store-Bæltsbro eller Øresundsforbindelse. Man må tage hensyn til, hvad økonomien nu engang tillader os.

Jeg vil også gerne understrege det, det ærede medlem var inde på, at det er ikke nok, at man nu får fastlagt linjeføringen af motorvejen. Forbindelsesvejene ud til de centre, som er ved at gro op, må også være i orden. Her er altså tale om diagonalvejen, som skal føres ud til Esbjerg, og der er tale om vejforbindelser til Herning og Holsterbroområdet og op til Hanstholm på et senere tidspunkt. Jeg er helt enig i, at på disse områder må man selvfølgelig have

forbindelsesvejene til motorvejen i orden.

Det ærede medlem spurgte mig dernæst om noget, som ikke har direkte forbindelse med denne sag, men som jeg meget gerne vil svare på, nemlig hvornår man kunne vente tunnelbaneforslaget fremsat i folketinget. Desværre er det gået sådan, at de to betænkninger, jeg skulle have fra de to udvalg, der var nedsat — det tekniske udvalg og det finansielle udvalg — først kom for ca. en måned siden. Der har derfor ikke været mulighed for at få lovforslaget færdigbehandlet i ministeriet, så det kunne nå at blive fremsat i dag — det er faktisk sidste frist, for selv om det kun er den 12. i dag, så holder tinget ikke møde, før vi har overskredet fristen. Det ligger altså sådan, at lovforslaget ikke har kunnet færdiggøres og derfor ikke er fremsat. Jeg håber imidlertid på at få forslaget færdigt i løbet af en måneds tid, sådan at vi kan få det fremsat i midten af april måned eller måske lidt senere — det afhænger af visse forhandlinger, der skal føres til forskellig side — hvorved lovforslaget, selv om det ikke kan vedtages i denne samling, kan komme til behandling her i tinget og komme i udvalg, således at man i hvert fald kan arbejde med det et stykke hen på sommeren, og at vi så hurtigt som muligt til efteråret kan få genfremsat forslaget og meget hurtigt gennemføre det, for jeg er enig med det ærede medlem i, at tunnelbanen også er en sag, der haster.

Det ærede medlem hr. Kirkegaard har jeg ikke mange bemærkninger til. Det ærede medlem sagde meget rigtigt, synes jeg, at det ikke var så underligt, at der kunne komme diskussion om linjeføringen af motorvejen gennem Jylland, når der ofte var diskussion ude i et sogn bare om en bivej. Det illustrerer i nogen grad den diskussion, der har været om linjeføringen af motorvejen i Jylland.

Det ærede medlem spurgte direkte, om jeg ikke mente, det blev billigere — sådan forstod jeg spørgsmålet — at bygge hovedvej 10 ud som 4-sporet vej. Heroverfor må jeg sige, at det efter de oplysninger, jeg har, og efter min erfaring ikke kan gøres så meget billigere, men at det bliver væsentlig ringere, hvis man bygger en

[Ministeren for offentlige arbejder.]

4-sporet vej i stedet for en motorvej. Når man alligevel skal ofre så mange penge, som en 4-sporet vej vil koste, så er pengene til en motorvej givet godt ud, for man opnår her, at sikkerheden på vejen bliver væsentlig større, fordi vejen bygges sådan, at sidevejene kommer ud af niveau.

Vi oplevede et eksempel herpå i folketinget i fjor, da vi behandlede lovforslaget om en omfartsvej ved Randers, som jeg af psykologiske grunde ikke ville gå til folketinget med som en motorvej, men foreslog bygget som en 4-sporet vej, idet det dog bestemtes, at man skulle lægge arealer ud, der gjorde det muligt senere at bygge sidevejene ud af niveau. Dengang blev hele udvalget enigt om, at det var rigtigt at bygge en motorvej i stedet for at ofre penge på en 4-sporet vej og så senere udbygge den til motorvej. Jeg synes, dette meget tydeligt illustrerer situationen. Skal man alligevel bygge hovedvej 10 ud til 4-sporet vej, så kan man lige så godt med det samme tage overtvært og bygge den som en motorvej.

Endelig rejste det ærede medlem hr. Kirkegaard det spørgsmål, om vi havde det tilstrækkelige mekaniske materiel til at bygge veje her i Danmark. Det er svært at svare herpå sådan til 100 pct., men jeg kan sige, at efter hvad jeg kender til tingene, er vi temmelig godt med. Vi har mange store entreprenørfirmaer, der gennem de senere år netop har gjort meget ud af maskinerne, og jeg tvivler ikke på, at med det motorvejsnet, som vi skal have bygget, og som man er i gang med, vil der stadig tilgå nyt materiel. Jeg er helt enig med det ærede medlem i, at vi skal udnytte dette materiel af mekanisk art så meget som muligt i den arbejdskraftsituation, som vi har herhjemme i øjeblikket.

Det ærede medlem hr. Arne Larsen synes jeg svævede lidt rundt. Det ligger måske også sådan, at man ikke har taget helt endelig stilling til, om det skal være en østlig linjeføring, eller det skal være en linjeføring, der er lidt vestlig, eller om det skal være Humlumplanen, og det er der ikke noget at sige til. Jeg forstod dog på den tone, der gik igennem det ærede medlems indlæg, at vi ikke var alt for langt

fra hinanden i spørgsmålet om, hvad der er den rette linjeføring.

Der var et enkelt spørgsmål, det ærede medlem drog frem, nemlig spørgsmålet om en bro over Vejle Fjord. Det er jo sådan, at hvad enten man skal øst om eller vest om Vejle, så skal der en bro til. Hvis man skal vest om Vejle, skal den ind over nogle meget dybe ådale; hvis man ikke skal forlade Vejle helt og lade det synke ned i ingenmandsland, så skal der broer til, og jeg tror, at man også ud fra naturfredningsmæssige hensyn må foretrække en bro over Vejle Fjord fremfor en bro over de meget dybe kløfter, der ligger vest for Vejle.

Man har jo fra naturfredningsside udtalt sig om dette spørgsmål, og jeg vil gerne minde om, at selv om man nu synes, at en bro kan skæmme, så bør man tænke på, at det syntes man også, da Lille-Bæltsbroen blev bygget i sin tid; da mente man fra naturfredningsside, at den ville skæmme landskabet. I dag tror jeg alle er enige om, at Lille-Bæltsbroen fejler sig vældig smukt ind i dette landskab, og den kommende hængebro over Lille-Bælt vil føje sig endnu smukkere ind. Det er noget, man næsten ikke kan tage stilling til, før det er en kendsgerning, og så kan man sige, at det er for sent. Men erfaringerne taler dog for, at det rent naturfredningsmæssigt ikke er så slemt med en bro over et forholdsvis smalt farvand.

Jeg skal ikke gå ind i en diskussion med det ærede medlem hr. Iver Poulsen; vi ser fuldkommen forskelligt på dette spørgsmål. Det ærede medlem gav udtryk for en opfattelse, som jeg synes at jeg nærmest kan karakterisere på den måde, at skal vi bruge en tunnelbane i København, så bygger vi den i Sorø. Når der er så langt imellem synspunkterne, synes jeg ikke, det tjener noget fornuftigt formål at optage en diskussion.

Jeg er enig med det ærede medlem hr. Axel Sørensen i, at der bør være plads for byernes vækst, at man ikke skal klistre en motorvej så tæt op til de store byer, at der ikke er nogen byudviklingsmuligheder. Men på dette punkt mener jeg at man har taget de nødvendige hensyn derigennem, at man har forhandlet med kommunerne omkring den linje, som vi har fastlagt i forslaget,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sådan at man må gå ud fra, at kommunerne har taget de nødvendige hensyn til den kommende byudvikling.

Horn: Jeg lover den højtærede formand, at jeg skal holde mig strengt til forretningsordenen og kun komme ind på principielle spørgsmål.

Det er jo gået sådan, som jeg havde forestillet mig, at det centrale i denne debat er blevet spørgsmålene om Midtjylland og om Vestjylland. Jeg synes i og for sig ikke, at dette forslag har noget med Vestjylland at gøre. Jeg kan godt forstå, at de, der skal dække sig ind under de meget arrogante, såkaldte Humlumske planer, kan søge lidt støtte ved at tage Vestjylland med ind i billedet, men det er vist egentlig ikke for vestjydernes skyld, de gør det.

Der er fremført et principielt synspunkt både af det ærede medlem hr. Holmberg og af det ærede medlem hr. Iver Poulsen, måske også af andre, nemlig dette med den dyre jord i øst, medens jorden er noget billigere i vest, og dette, at anlægsomkostningerne bliver større, fordi terrænet er så varieret på den østlige side. Jeg vil gå ud fra, at de ærede medlemmer er klar over, at det argument har en ikke ringe vægt, hvis der er tale om en forholdsvis kort anlægsstrækning, men det har ikke nogen vægt, når der er tale om at lave en længdevej igennem Jylland. Over for den økonomiske vægt, det måtte have, vil jeg gerne gentage, hvad jeg sagde i mit første indlæg, at man må være helt klar over, at transportøkonomisk set er der så mange penge at hente hjem ved bygning af en østvej — som vi jo alligevel skal bygge på en eller anden måde — at det rigeligt vil betale de højere omkostninger ved køb af jord og de dyrere anlægsomkostninger, som fremkommer ved, at man skal forcere et meget varieret terræn.

Så kan man sige: ja men husk på, at det koster også noget transportmæssigt at skulle bevæge sig i det stærkt varierede terræn. Det er rigtigt, men også det modsvares af en række værdier, ikke mindst for fremmede motorkørende — jeg forstår, at det ærede medlem hr. Holmberg lagde ikke ringe vægt på det med fjerntrafikken, som

i høj grad omfatter fremmede motorkørende. Jeg tror altså, at det regnestykke, hvis det ellers kunne gøres op, taler til fordel for, at man bygger østvejen.

Der er talt om, at man ved at lægge vejen så langt mod øst vil tiltrække dele af befolkningen fra vest, og man ønsker det modsatte. Vi er dér inde på spørgsmålet om egnsudvikling, og det har både de ærede medlemmer hr. Kirkegaard, hr. Arne Larsen, hr. Iver Poulsen og hr. Axel Sørensen nævnt. Jeg vil gerne gentage, at det er en misforståelse at tro, at man bare ved at lægge veje, især store veje, i bestemte områder kan flytte befolkningen. Der må andre forudsætninger til, hvis det skal ske, og der er indtil dette tidspunkt ingen, som har kunnet påvise, at det ikke er de andre forudsætninger, som først skal være til stede — ikke engang hr. Humlum, når han er værst. De andre forudsætninger hørte vi noget om, da det ærede medlem hr. Kirkegaard nævnte tomme centralskoler og landkommuner, som befolkningen flytter fra, således at de, der bliver tilbage, næsten ikke kan overkomme betalingen af skatterne. Det er vel det, som er det aktuelle egnsudviklingsproblem, og her vil jeg gerne sige, at det er jo lidt sent at tale om det nu, efter at man har væltet de jordlove, som netop skulle muliggøre, at kommunerne i disse områder kunne gå ind og skabe de nødvendige forudsætninger for en befolkningsflytning, hvoraf den første er, at der er arealer til rådighed for industri og for boliger.

Det er der ingen af disse kommuner, småkommuner eller større landkommuner eller stationsbykommuner der magter alene, og de byer, der er tale om, Herning, Holstebro, Grindsted, Silkeborg og andre, er allerede i en sådan udvikling, at de er fuldt på højde med østkystbyerne; der er ingen forskel med hensyn til deres industrielle udviklingsituation.

Hvis man skal tale om egnsudvikling, må man gøre sig klart, at ikke engang hver femte landkommune skal vente at kunne skabe en industriel udvikling. Vi må regne med, at vi ikke kan lave så forfærdelig meget om på den tendens, som man også kender i andre lande: at der er visse naturlige koncentrationer, som skabes af mange

[Horn.]

forskellige grunde — bortset fra enkelte lande som f. eks. Sovjetunionen og måske andre, hvor man siger: her skal der ligge en ny by, og i løbet af få år skaber man så et bysamfund på flere hundredtusind indbyggere. Jeg ved ikke, om nogen her i landet er indstillet på, at vi skulle foretage sådan noget, jeg tvivler på det; så er det i hvert fald forbi med liberalismen. Disse forudsætninger må altså være til stede.

Men hvordan er situationen i dag, når man skal flytte virksomheder? Den er sådan, at man må se på, hvor der er ledig arbejdskraft at finde. Man sidder ikke og ser på, hvor der går en god vej; det første, man spørger om, hvis man vil anlægge eller flytte en virksomhed, er: kan jeg få arbejdskraft et eller andet sted? Her er det sådan, at de største reserver findes, hvor der i forvejen er et forholdsvis stort bysamfund. Her er der kvindelig arbejdskraft at trække på, og her er der en mængde mennesker, som vil yde en lille ekstra indsats på den ene eller den anden måde. Dette gør, at udviklingen her bliver stærkere end andetsteds. Vi kan roligt erkende, at sådan er de faktiske forhold, og det er der ingen der vil kunne lave om på. Kun én ting kan ændre det, nemlig at man bliver enig om en hurtigere kommunesammenlægning, så der åbnes mulighed for, at de rene landdistrikter får støtte fra det øvrige samfund, så der kan laves industrier dér, hvilket det jo netop var tanken at jordlovene skulle skabe basis for. Først da er der lidt mening i det.

Til allersidst en bemærkning om fjerntrafikken. Det er jo rigtigt, som det ærede medlem hr. Holmberg siger, at den får stigende vægt, efterhånden som fritiden øges og velstanden stiger, for så er der flere mennesker på gennemrejse. Men det er vel ikke meningen, at vi skal lave en motorvej midt op igennem Jylland, for at tyskere, hollændere, belgiere, nordmænd, finner, og hvem der ellers kommer, kan have det behageligt. Vi må ikke glemme,

at 80 pct. af de skatter, vi får på dette område, stammer fra den trafik, som løber fra Vejle til Århus og fra Ålborg til Århus — for øvrigt er det fastslået, at der er en vældig udvikling i trafikken fra Odense til Vejle og videre op til Århus — denne trafik har en overordentlig stor vægt i hele samfundsøkonomien, og det er den, vi tilgodeser ved at følge det foreliggende lovforslag, så den kan videreudvikles og styrke hele den danske nations økonomi.

Holmberg: Jeg har først et par enkelte bemærkninger til det ærede medlem hr. Horn. Han indledte sin første tale med at sige, at det nok ville gå på den måde, at hver folketingsmand bogstavelig talt ville have vejen, hvor han bor. Desværre kan vi ikke sådan uden videre afvise, at der kan være lidt derom, men jeg vil gerne sige, at det i så fald ville være meget, meget forkert. Det er jo ikke unaturligt, at folketingsmænd forsøger at varetage deres egne interesser, men i de helt store problemer, det her drejer sig om, ville det afgjort være forkert.

Så kan det ærede medlem og enkelte andre sige: „Ja men den linjeføring, du går ind for, passerer jo dit område“, og det er rigtigt. Men jeg må måske i al beskedenhed gøre opmærksom på, at jeg i alle tilfælde tidligere har taget stilling i sager vedrørende mit eget amt, som har været ubehagelige for mig og er gået imod min egne interesser. Jeg går ind for den linjeføring, jeg har nævnt, fordi jeg finder den rigtig uden hensyn til, hvor jeg bor.

Det ærede medlem sagde videre, at de faktiske forhold skulle bedømmes, som de er i øjeblikket. Det skal de selvfølgelig, men samtidig skal vi i allerhøjeste grad se på den fremtidige udvikling. Det er det, det drejer sig om i forbindelse med motorvejene.

Den højtærede minister kom med et par bemærkninger om den diskussionsform, ministeren og jeg som regel har med hinanden. Det har jeg ikke beklaget mig over

[Holmberg.]

— absolut ikke; jeg konstaterer bare, at det måske er en lidt mærkelig form at anvende for en parlamentarisk minister her at tale om sandheden, for hvad er i det hele taget sandheden? Min bedømmelse kan være lige så rigtig som ministerens, og ministeren må virkelig selv om det, hvis han ikke vil have gode råd fra mig. Jeg skulle måske beklage mig over det, men det gør jeg ikke; jeg konstaterer bare, at ministeren anvender en form, som ikke er særlig almindelig i det høje ting.

Ministeren var næsten stolt over, at han allerede her ved første behandling så godt som havde sikret sig parlamentarisk flertal. Lad os nu se, hvordan det går senere. Jeg går ud fra som en selvfølge, at den linjeføring, jeg har ønsket beregnet, bliver beregnet. Folketinget står jo så frit, at jeg roligt kan regne med det.

Derefter kom ministeren med en bemærkning om, at han ville blive højlig forbavset, hvis hele min gruppe stod bag mig. Det, jeg nævnte, gruppen stod bag, var ønsket om at få den anden linjeføring beregnet. Jeg tror såmænd gerne, at enkelte ellers tager en anden stilling, og det kunne jeg måske godt have gjort opmærksom på. Til gengæld vil jeg gerne sige til den højtærede minister, at jeg vil blive meget forbavset, hvis hele regeringen er enig i det lovforslag, der er fremsat. (*Ministeren for offentlige arbejder* [Lindberg]: Det gør den altså, det er der ikke noget at gøre ved!). Hertil kan jeg kun sige: nå. Vi har haft valgkampagne for ikke så forfærdelig længe siden, og det er muligt, at ministeren har nogle eksempler fra visse kredse; jeg har også enkelte, men det vender vi tilbage til. Jeg ville som sagt blive højlig forbavset, hvis samtlige ministre går ind for dette lovforslag — meget, meget forbavset.

Jeg fik intet svar på mine forskellige spørgsmål. Jeg ved ikke, hvad det skyldes — der er måske forskellige årsager, men så kan jeg stille dem igen i udvalget.

Når ministeren flot sagde med det samme, at den vestlige linjeføring ville blive dyrere, må jeg blot sige: ja, på det grundlag, vi indtil nu har fået beregnet, kan det godt være, det er rigtigt. Men

jeg ville blive meget forbavset, hvis den vestlige motorvej skulle blive dyrere pr. km end den østlige. Det får vi imidlertid at vide, når vi får det beregnet.

Dernæst kom ministeren med nogle efter min mening lidt mærkelige betragtninger om professor Humlum fra Århus. Det var, som om han blev nedvurderet til en mand, der ingen forstand havde på det. Men er det nødvendigt at være tekniker for at have forstand på linjeføring? Hvis det er tilfældet, kan jeg sige, at i hvert fald ikke alle i vejdirektoratet er teknikere. Jeg tror alligevel, det kunne være klogt af vejdirektoratet det hele taget i betragtning også at have en geograf med. Jeg tvivler overhovedet ikke på, at vejdirektoratets embedsmænd er neutrale; jeg ved bare ikke, om de er enige alle sammen, og det kan vel også have en vis betydning, hvad ministeren ønsker beregnet — ja, sådan må det naturligvis uvægerligt være.

Ministeren nævnte alle dem, der går ind for forslaget, men ministeren kunne passende også have nævnt alle dem, der er gået imod forslaget, og det gælder jo en hel del i de store kredse, jeg har nævnt.

Ministeren kom også ind på det mere praktiske i forbindelse med aflastningen af hovedvej 10. Hvis man anlægger motorvejen dér, hvor ministeren ønsker det, hvor meget vil den da egentlig aflaste? Vi ved fra de tællinger, der er foretaget, at folk ikke kører så forfærdelig langt; vi ved også, at der ikke må holdes på motorvejen, og at det bliver relativt få steder, man kan komme til og fra. Selv om motorvejen det første stykke tid i forbindelse med aflastning af hovedvej 10 nok vil blive brugt en hel del, tror jeg stadig med fremtiden for øje, at der er for lidt perspektiv i at lægge den netop dér. Udbygningen af hovedvej 10 kommer alligevel. Måske bliver det fremmet lidt, hvis vi tager linjeføringen lidt længere mod vest, men uanset hvor vi lægger motorvejen, vil denne udbygning ske, for det er to forskellige former for trafik. Netop langturstrafik bliver, som jeg nævnte i mit første indlæg, større og større. Det fik vi en livlig illustration af i forrige uge, da vi drøftede den internationale konvention. Der var egentlig mange, der blev forbavset over, at de vogne, som kører så langt, nu dækker 85 pct. af trafikken.

[Holmberg.]

For blot få år siden var det lige omvendt; da var det banerne, der kørte med et lignende antal procent af gods. Jeg siger det blot for at gøre opmærksom på den udvikling, vi er inde i.

Hvis vi vælger den linjeføring — nu får vi den beregning, som jeg skitserede — er der grund til at gøre opmærksom på, at afstanden i og for sig bliver kortere fra Ålborg til landegrænsen. Der bliver i øvrigt heller ikke så forfærdelig meget længere til Århus. Selvfølgelig tillægger jeg Århus meget, meget stor betydning — hvem gør ikke det? — men det er jo ikke bare Århus, det drejer sig om i forbindelse med motorvejen.

Jeg vil også tillade mig at henvise til den såkaldte Buchananrapport. Jeg tror nemlig, vi skal vende lidt mere tilbage til den, jeg havde nær sagt mere moderne tid. Denne trafikforsker siger en hel del om motorveje og konstaterer, at indtil nu har formålet med at bygge motorveje været at aflaste trafikken på de eksisterende veje, og endvidere, at de følger, som det landbrugsmæssigt, byplanmæssigt o. s. v. får, giver anledning til et alvorligt studium. Grunden til, at jeg har nævnt det her, er, som jeg sagde i mit første indlæg, at vi ikke uden videre kan drage sammenligning; men ærlig talt, manden har ret i en hel del af det, han siger. Jeg tror, at den højtærede trafikminister skulle tænke lidt mere på det. Vi kan imidlertid drøfte disse ting ganske sagligt i udvalget.

Jeg har ikke her ved første behandling villet komme ind på spørgsmål, som egner sig til drøftelse senere, men vil dog kort gøre opmærksom på, at omkørselsvejen ved Randers er blevet nævnt. Jeg mener, at det er en trafikal nødvendighed, uanset hvor vi placerer motorvejen. Jeg kan heller ikke se bedre, end at det, hvis vi vil gå den vej og følge den skitse, som jeg stort set har nævnt, i høj grad vil betyde en aflastning af hovedvej 15, strækningen Århus—Kalundborg og Århus—Viborg. Diagonaltrafikken Århus—Esbjerg vil også, hvis vi tager en mere vestlig løsning, få motorvej på et længere stykke end ved den højtærede ministers forslag.

Jeg har altså gerne villet nævne disse

ting; så drøfter vi dem selvfølgelig videre i udvalget. Som slutbemærkning vil jeg dog sige, at det er nu engang motorvej, vi drøfter i øjeblikket. Lokaltrafikken spiller også en rolle, naturligvis; men det er nu engang motorvej, vi drøfter.

Arne Larsen: Den højtærede minister fandt, at jeg havde været lidt svævende i min argumentation. Jeg beklager selvfølgelig, hvis den højtærede minister har fået det indtryk. Jeg synes nu, jeg i meget høj grad gik ind på argumentationen imod det midtjyske motorvejsforslag, altså imod Humlumvejen. Man bliver vel ikke Humlumtilhænger, fordi man ikke til 100 pct. kan skrive under på vejdirektoratets og den højtærede ministers forslag.

Jeg kan i meget, meget stor udstrækning slutte mig til dette forslag. Jeg sagde ydermere, at fra grænsen og op imod Lille-Bælt var linjeføringen, efter hvad jeg kunne skønne, helt i orden. Det var, når vi kom op omkring Vejleområdet, at jeg havde mine betænkeligheder. Det har jeg stadig væk, til trods for at den højtærede minister taler smukke ord om smukke broer. Jeg vil da ikke underkende, at der også kan laves smukke broer, som falder godt ind i naturområdebilledet i al almindelighed; men hvorfor skal vi have vejen så tæt på Vejle by og over fjorden? Det var det spørgsmål, jeg stillede.

Jeg synes, at det ærede medlem hr. Axel Sørensen var inde på nogle betragtninger, som er helt og aldeles relevante i denne forbindelse. Jeg synes nemlig, man skal være meget forsigtig med at lægge motorvejene alt for tæt ved de østjyske byer. Man kan risikere at genere dem alt for voldsomt i deres kommende udvikling. Jeg ved godt, at der vest og nord om Vejle ligger nogle smukke ådale, Grejsdalen bl. a., og at det vil koste måske lige så mange penge at lave en vej her. Jeg ønsker heller ikke, at motorvejen skal føres over disse ådale. Jeg vil, at man skal gå endnu vestligere om Vejle, så man undgår disse problemer. Det kan gøres. Jeg tror, at man i vejdirektoratet, da man behandlede hele projektet om motorvejstrekanten, Lille-Bælt, Kolding og Vejle, også har drøftet, om man skulle gå vestligere om Vejle. Her

[Arne Larsen.]

er efter min mening et problem, som vi vel kan få mulighed for at diskutere og tage stilling til. Eventuelt kan vi altså på dette område ændre det foreliggende lovforslag.

Det har været diskuteret, om den ene eller den anden vej var dyrest eller billigst. Jeg tror, man skal være forsigtig med denne diskussion, for efter mit skøn er det ikke så meget anlægsudgifterne, det kommer an på, i hvert fald ikke i det lange løb. Det, man må se på, er i højere grad, hvad det vil komme til at koste at køre på disse veje, hvor lange de er, hvordan de er bygget o. s. v. Det er altså de fremover rettede udgifter, man i højere grad skal se på.

Iver Poulsen: Jeg takker den højtærede minister for den klare anerkendelse af, at jeg havde holdt en klar tale, som ikke var til at misforstå, og at ministeren havde forstået denne sådan, at der var lige så stor afstand mellem ministerens opfattelse og min opfattelse, som der ville have været, hvis jeg havde talt om en tunnelbane i København og ministeren om en i Sorø. Særlig vil jeg gerne understrege — over for bekræftelsen af, at det var en klar tale, jeg holdt — at ministeren opholdt sig kun ganske kort tid her i salen, medens jeg talte, så den smule, ministeren hørte, må altså have været særdeles godt.

Det ærede medlem hr. Horn mente, at vi havde givet udtryk for, at bare man anlægger vejene, kommer udviklingen; men det er at forenkle problemet og forenkle, hvad vi har sagt, og det er faktisk ikke rigtigt. Det, jeg sagde, var, at vi tillægger professor Humlums udtalelse stor betydning, når han siger, at udenlandske erfaringer viser, at nye motorvejes placering har stor indvirkning på udviklingen af nye erhvervsmæssige koncentrationer. Jeg sagde, at denne erfaring har man fra udlandet, og den kan man ikke blot afvise med en flot håndbevægelse. Det er denne mulighed for indvirkning på den erhvervsmæssige og befolkningsmæssige tilstand her i landet, som vi ønsker at lovgivningsmagten skal udnytte for derigennem at lede udviklingen erhvervsmæssigt og befolkningsmæssigt i den retning, vi ønsker, i stedet for at lade sig lede af trafikken og udviklingen.

(Kort bemærkning).

Horn: Jeg har ikke afvist, jeg har tværtimod også sagt, at motorveje kan have en betydelig virkning i henseende til at fremme udvikling. Men jeg vil gøre det ærede medlem opmærksom på, at professor Humlum mener, hvad også en række amerikanske undersøgelser har fastslået, at de andre forudsætninger først må være til stede, inden vejene får disse virkninger.

Første næstformand (From): Den højtærede minister for offentlige arbejder har ordet, og derefter går vi tilbage til de korte bemærkninger.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Iver Poulsen, at jeg håber ikke, der er noget galt med øjnene, for det ærede medlem sagde, at jeg var ude af salen det meste af den tid, det ærede medlem talte, og det er i hvert fald i strid med sandheden. Jeg var ude ca. et minut, og vi har en højtaler inde i det værelse, hvor jeg var, så jeg kunne høre hvert ord, det ærede medlem sagde. Jeg er altså ikke gået glip af noget.

Det ærede medlem hr. Holmberg bliver ved med at kredse om de gode råd. Jeg synes ikke, der er noget odiøst i, at jeg siger, der er nogen, jeg hellere vil have råd af end af det ærede medlem. Dermed være ikke sagt, at jeg aldrig vil have råd af det ærede medlem.

Det ærede medlem er stadig mistroisk; han tvivler på, at det er rigtigt, når jeg siger, at regeringen står bag mig. Jeg kan ikke forstå . . . (Afbrydelse). Hvis det ærede medlem har en opfattelse, der går på tværs af det, var det rart at høre. Jeg har forelagt lovforslaget i regeringen og fået tilslutning til at fremsætte det, og så må man gå ud fra, at regeringen står bagved, eftersom det også har været i statsråd og fået konfirmation dér.

Det ærede medlem spørger: er det virkelig nødvendigt at være tekniker for at tale om linjeføring? Nej, det er vel ikke nødvendigt, selv om jeg tror, det er en fordel, at man har arbejdet med disse ting, således som folkene i vejdirektoratet har. I hvert tilfælde er det en fordel, jo mere forstand

[Ministeren for offentlige arbejder.]

man har på disse ting, og det går jeg ud fra at først og fremmest de mennesker har, der arbejder med dem til daglig, som vejdirektoratets folk gør det. Derigennem får man en vis viden og et vist kendskab til tingene, som man selvfølgelig ikke uden videre kan forlange at alle andre skal have.

Jeg tror godt — sådan går det ofte, når man mærker, at der er en sag, man ikke kan føre igennem — jeg tror godt, det ærede medlem kan forhale denne sag. Jeg tror også godt, det ærede medlem kan lave nogle forviklinger ved at søge alle de oplysninger, han taler om, men jeg tror ikke, det ærede medlem kan forhindre den fornuftige løsning, som dette forslag indeholder.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Arne Larsen, at jeg har ikke på nogen måde antydning, at det ærede medlem skulle være Humlumtilhænger. Det være langt fra mig. Men jeg forstod det ærede medlem sådan, at der var i hvert fald visse strækninger — og det bekræftede det ærede medlem i sidste omgang — hvor han mente at man skulle væk fra den foreslåede linjeføring. Det forslag, jeg har stillet, er selvfølgelig ikke lagt så fast, at man ikke kan flytte nogle meter. Det bliver man måske også nødt til af andre hensyn. Derfor er der selvfølgelig ikke noget galt i, om man i udvalget diskuterer, om man skal flytte lidt hist eller her, men det, jeg meget gerne ville advare imod, er, at der opstår en sådan situation, at nogle vil have linjeføringen flyttet 10 meter mod vest, nogle 20 km og nogle 50 km. Jeg synes altså, det ville være meget gavnligt for sagen, om man i det kommende arbejde i udvalget kunne enes nogenlunde — jeg forstår, der er nogle, vi ikke kan få med — og få skabt så bred tilslutning som muligt til den linjeføring, der skal gælde.

Det er ikke ligegyldigt, om dette lovforslag bliver gennemført i denne samling eller ej. Ude omkring i sognekommuner, bykommuner og amter har man i virkeligheden meget hastværk med at få at vide, hvor man er henne i denne sag, så at man kan diskutere og fastlægge tingene rent byplanmæssigt. Derfor håber jeg altså, at det trods uenighed må være muligt at

komme igennem udvalgsarbejdet, så at vi kan se et resultat, inden folketinget tager på sommerferie.

(Kort bemærkning).

Iver Poulsen: Ja, nok er der lidt i vejen med mine øjne, men de er nu ikke så dårlige, at de ikke kan få øje på den højtærede minister for offentlige arbejder. Hvis virkelig det forholder sig sådan, at ministeren kun har været borte her fra salen et minut eller to, har jeg gjort mig skyldig i en fejlurdering med hensyn til tiden. Det beder jeg om undskyldning for.

(Kort bemærkning).

Holmberg: Jeg vil gerne sige til den højtærede minister, at jeg ikke ønsker at være med til at forhale sagen. Vi erkender alle, at vi skal have en motorvej, og vi har gjort opmærksom på, at der ikke behøves særlig lang tid til beregningen af den ny linjeføring i store træk.

Ministeren vender stadig tilbage til det om den enige regering. Ja, jeg kan jo ikke garantere for, at den højtærede landbrugsminister ikke har forandret standpunkt de sidste tre måneder.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne takke det ærede medlem for hans udtalelse om, at han vil være med til at fremskynde arbejdet; det er jeg meget taknemlig for.

Hvad angår det ærede medlems bemærkning om landbrugsministeren, kan jeg kun gentage, hvad jeg allerede flere gange har sagt: regeringen har tiltrådt dette forslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning

Horn: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Første næstformand (From): Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om ændringer i lov om køb på afbetaling,

[Første næstformand.]

forslag til lov om ikraftsættelse for Grønland af visse formueretlige love m.v. og forslag til lov om ændring i lov om rettens pleje i Grønland har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Finansudvalget har afgivet tillægsbetænkning over forslag til finanslov for finansåret fra 1. april 1965 til 31. marts 1966. Eksemplarer vil blive omdelt.

Medlemmer af folketinget Helveg Petersen, Baunsgaard, Grethe Philip, Else-Merete Ross og Skytte har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om ned-sættelse af en kommission til undersøgelse af arbejdspladsernes problemer.

Medlem af folketinget Helveg Petersen har meddelt mig, at han ønsker til forsvarsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil forsvarsministeren i forbindelse med en bebudet undersøgelse af den øverste forsvarsledelses forhold udstrække denne undersøgelse til at omfatte alle spørgsmål vedrørende rationalisering og billiggørelse i forbindelse med værnens administration?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Skriftlig fremsættelse af forslag.

Ordføreren for forslagsstillerne (Helveg Petersen): Jeg har hermed på det radikale venstres vegne den ære at fremsætte *forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af en kommission til undersøgelse af arbejdspladsernes problemer*. Det er i bemærkningerne til forslaget anført, hvilke motiver der ligger bag ved forslagets fremsættelse. Jeg skal hertil knytte enkelte supplerende bemærkninger.

Den moderne industrielle produktion har medført en stærkt gennemført arbejdsdeling, så det i mange tilfælde er vanskeligt for den enkelte at se sammenhængen mellem det, han foretager sig, og den produktion, hvori hans indsats indgår.

Spørgsmålet om, hvordan man påvirker

udviklingen, så man bedre kan kalde på den enkeltes virketrang og imødekomme det menneskelige behov for udfoldelsesmuligheder, er meget betydningsfuldt for alle parter — for arbejdere, funktionærer og arbejdsgivere, men også for samfundet som helhed.

En væsentlig del af kommissionens undersøgelser må dreje sig om problemet industrielt demokrati og de muligheder, det rummer for at give den enkelte adgang til medbestemmelsesret og medejendomsret.

Jeg er kendt med, at der på en række områder er foretaget undersøgelser, hvorunder hermed beslægtede problemer er blevet behandlet, ligesom jeg er klar over, at LO og Arbejdsgiverforeningen for nylig har revideret og fornyet deres aftale om samarbejdsudvalgene.

Resultatet af de foretagne undersøgelser må naturligvis indgå i kommissionens overvejelser.

Der kan ikke være tvivl om, at de opgaver, der på den måde allerede er blevet behandlet — f. eks. af LO og Arbejdsgiverforeningen — vil have stor værdi for drøftelser i kommissionen, der jo må beskæftige sig med opgaverne på et bredere og mere alment grundlag.

På samme måde vil det være naturligt at drage nytte af socialforskningsinstituttets virksomhed, men i øvrigt har vi ikke inden for det radikale venstre set det som en opgave i enkeltheder at vise, hvilke konkrete spørgsmål kommissionen skal inddrage i sit arbejde. Vi har ønsket at rejse problemet principielt og håber, at der i det høje ting vil være forståelse af nødvendigheden af, at en grundig kommissionsbehandling nu bliver iværksat.

Første næstformand (From): Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 16. marts kl. 14³⁰ med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om projektering m.v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser.

2) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ferskvandsfiskeri.